

# MARINA ROMÂNĂ

REVISTĂ EDITATĂ DE MARINA MILITARĂ

14

ANUL III • IUNIE-IULIE • 1992

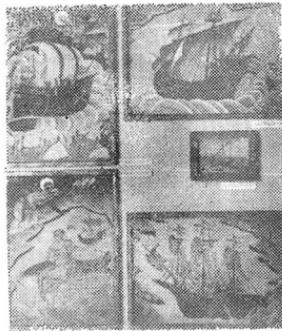


# Din SUMAR :

- OASPEȚI AI MARINEI  
ROMÂNE pag. 4



- „PETROMAR“ —  
Intre fluxul promisiunilor și refluxul aşteptărilor pag. 6
- VIVAT ACADEMIA!  
pag. 12
- Iunie 1941 — Bombardatu Constanța!  
pag. 16
- Un nume devenit  
renume — ANGHEL  
SALIGNY pag. 20



- Sub flamura lui Ștefan cel Mare și Sfint  
pag. 16

**COLEGIUL DE REDACTIE:** Cpt. Rg. II Ioan DAMASCHIN, redactor șef, maior Costin CONSTANDACHE, secretar de redacție, cpt. lt. Ananie GAGNIUC, cpl. lt. Dorin DUMITRELE, lt. major Marian MOŞNEAGU, redactori; Corector: Floare BRÂNZĂ; Dactilografie: CÂRCEANU Rodica; Fotoreporter: Valentina CIUCU; Corespondență, expediție: pif. Didel VIDRAȘU.

Responsabil de număr:  
Lt. maj. Marian MOŞNEAGU

Echipa de tipografi: A. STOIAN, C. RÂDOI, GH. SÂRBU, P. IBRIAN, GH. GRIGORE, M. ILIE, D. DUCA, L. LETCA, F. PIRLOG.

**Redacția: CERCUL MILITAR**  
strada Traian nr. 29, telefon 61 12 71;  
615700/238

Tipografia M. Ap. N. C-ța C-dă nr. 53

**SE DISTRIBUIE GRATUIT**

- ANIVERSARI — Promotia a XXII-a de ofi-  
teri de marină „DESROBIREA-1942“ pag. 10



- Moldova de peste Nistru — vechi pămînt strămoșesc pag. 23

# MAREA NEAGRĂ '92



## SITUATII POTENȚIALE DE CRIZĂ

Complexitatea deosebită a situației politico-militare actuale, în cadrul căreia procesele din EUROPA DE EST sunt considerate ca fiind cele mai radicale, cu consecințe imprevizibile, inclusiv la nivel global, precum și poziția geostrategică a ROMÂNIEI impun o evaluare atentă a situației create în zona Mării Negre în urma desființării Tratatului de la Varsòvia și, mai ales, a dezintegrării fostei URSS.

In decursul istoriei, Marea Neagră a constituit un factor de instabilitate, o „cheie” a rezolvării problemelor politice și de altă natură în relațiiile dintre statele continentale riveane acesteia.

Pînă nu demult fosta Uniune Sovietică considera Marea Neagră ca pe un lac propriu sau „golf al Măditernanului”, deschizător de direcții către teatru de acțiuni militare din sud-vestul și sudul EUROPEI. Ea reprezinta, totodată, un excelent spațiu de debusură a rezervei de forțe strategice sovietice către zonele de interes din Marea Mediterană și Orient. Aceasta explică, în fapt, motivația de a menține în permanență sub control basinul Mării Negre, flota sovietică din zonă fiind numeroasă și mare, chiar decât Flota a VI-a a SUA, dislocată în Marea Mediterană.

Desființarea URSS-ului entitate politică-statuală având, printre altele, ca efect și mărirea numărului de state riveane de la 4 la 6 și, după transformarea Mării Negre

într-o zonă de instabilitate marcată de disputele de natură politico-militară și economică dintre acestea și de preocuparea celorlalte state riveane de a-și revizui interesele și strategia în conformitate cu noua situație creată.

Eliberarea de sub dominația „Imperiului roșu” a relansat, în majoritatea acestor state, problema revizuirii granițelor care, chiar dacă nu este exprimată în mod clar, poate avea progresiv, alimentind conflictele interne și tendințele separatiste culminind cu situații de criză sau conflict armat.

In prezent, factorul destabilizator, cu perspectiva cea mai apropiată, ce ar putea genera situație de criză în zonă, îl reprezintă poziția pe care se vor situa, în continuare, UCRAINA și RUSSIA în abordarea raporturilor dintre ele, îndeosebi sub aspect teritorial și militar. Evoluția situației în preaștele state independente din nord și estul Mării Negre și, în acest context, viitorul flotei ex-sovietice din Marea Neagră vor depinde usor de aceste raporturi.

Înțilia geostrategică a peninsulei CRIMEEA, care asigură controlul întregului bazin al Mării Negre, prezintă, totodată, o importanță deosebită pentru asigurarea intereselor strategice ale RUSIEI în zonă. În acest context, neacceptarea ieșirii complete a acesteia de sub jurisdicția Moscovei ar putea da naștere la o situație de criză între

cele două state riveane care să degenereze chiar în conflict.

In aceeași direcție de instabilitate pot evoluă și relațiile dintre ROMÂNIA și UCRAINA (mai ales după ce aceasta din urmă își va rezolva divergențele cu RUSIA) nu atât datorită declaratiilor, legătuite de astfel, ale Parlamentului și Guvernului ROMÂNIEI referitoare la statutul teritoriilor românesc, aflate în prezent sub jurisdicția UCRAINEI, cit, mai ales, poziții ferme adoptată de liderul de la Kiev privind neacceptarea discuțiilor problemei. Pretențiile legitime ale ROMÂNIEI ar putea, de asemenea, genera o situație de criză sau conflict îndeosebi în eventualitatea preluării conducerii statului ucrainean de către persoane politice cu vechi și puternice convingeri naționaliste, fapt foarte probabil ca urmare a înrăutățirii situației economice și a frântărilor sociale generate de tranziția la economia de piață. In același context, se menține pericolul implicării ROMÂNIEI în criza dintre UCRAINA și MOLDOVA, generată de aceleași probleme teritoriale sau de escaladarea conflictelor interetnice.

Schimbările survenite în EUROPA DE EST, prin desființarea structurilor politice și militare ale Tratatului de la Varsòvia au avut, așa cum evenimentele o demonstrează, un impact deosebit și asupra noii orientări privind politica externă și strategia militară a BULGARIEI. In poziția caracterului defensiv, declarat, al doctrinei militare, autoritățile politice și militare bulgare au adoptat o poziție fermă privind situația rachetelor cu rază medie de acțiune achiziționate din fosta U.R.S.S. susținând cu tărie că acestea sunt destinate ansamblului strategiei absolut necesar sistemului de securitate națională. In baza aceleiași concept privind securitatea națională, conducerea forțelor armate bulgare a adoptat o serie de decizii privind achiziționarea de arameamente și tehnică de luptă modernă, printre care și nave militare apărării din foste Germanii de Est.

Se stie că în luna ianuarie a.c. ROMÂNIA a semnat un nou „Tratat de prietenie, colaborare și bună vecinătate” cu BULGARIA, dar faptul că, aproape în același perioadă, o personalitate politică bulgăra din opoziție s-a exprimat asupra necesității ca unele teritorii conținând populație bulgără, aparținând IUGOSLAVIEI, să fie alipite BULGARIEI, evidențiază clar că nici aceasta nu a renunțat la tendințe revizioniste; așa cum ele sunt orientate în prezent către VEST, tot așa de bine se pot orienta și către alii vecini, mai

Căpitan de rangul I  
Mircea GRECEANU

(continuare în pag. 8)

# (OASPEȚI AI MARINEI ROMÂNE)

Pentru a două oară de la începutul acestui an, după U.S.S. „MONTEREY”, o navă militară aparținând Flotei a VI-a S.U.A. din Marea Mediterană — U.S.S. „WHIDBEY ISLAND” — a vizitat portul Constanța.

De data aceasta, ca un fapt deosebit, am remarcat existența la bordul navei a două personalități: viceamiralul WILLIAM A. OWENS, comandanțul flotei și JOHN ROGER DAVIS jr. ambasadorul S.U.A. la București.

Dominul viceamiral William A. Owens aflat pentru a două oară în Constanța a avut amabilitatea să răspundă la cîteva întrebări.

— Domnule viceamiral, sănseți pentru a două oară într-o vizită militară oficială la Constanța. Fără îndoială această are o semnificație deosebită. Care ar fi această semnificație?

— Este o mare plăcere pentru mine să revin în Constanța, un loc care s-a dovedit a fi primitor pentru navele și personalul marinei americane. Mă aflu în Constanța ca ospate al Marinei Române pentru că dorim să dezvoltăm și să întărim aceste relații. De altfel, pe viceamiralul Anghelușcul îl pot considera ca pe un prieten personal cu care îmi face o deosebită plăcere să mă reîntîlnesc. Din luna august anul trecut, cînd am participat la Ziua Marinei Române cu nava amiral a Flotei a VI-a, „BELKNAP” și pînă în prezent deja au vizitat Constanța patru nave militare americane.

Consider că noi suntem inițiatori și aceste vizite contribuie la întărirea prieteniei nu numai între cele două flote dar și între popoarele noastre.

— Vizita dumneavoastră în România a avut și alte scopuri?

— Da. Am avut plăcerea și onoarea de fi primiți de primul-ministrul român și de ministrul Apărării Naționale, domnul general-locotenent Niculae Spiroiu. Am avut discuții deosebit de agerabile și interesante cu domnilile lor.

Totodată, ca un simbol al prieteniei noastre, am adus cu noi medicamente și echipamente sanitare pe care le donăm spitalelor din zona Constanța.

— Domnule viceamiral, acordăți o anumită prioritate, în prezent, porturilor din Marea Neagră?

— Nu avem o anumită prioritate. Noi suntem interesați de securitate și stabilitatea din toate zonele, inclusiv din zona Mării Negre. Am vizitat și alte porturi din zonă: Varna și Sevastopol. Anul trecut nave ale Flotei a VI-a S.U.A.

au vizitat aproape 100 de porturi, mai puțin din Libia, din zona Mării Mediterane și Mării Negre. Vrem să avem relații bune cu toate țările și apreciez că aceste vizite duc la întărirea încrederei și prieteniei, nu numai între marinele noastre dar și între cîțătenele țărilor noastre.

— Să înțeleg deci că vizitele naivelor americane vor păstra aceeași frecvență ca în ultimii doi ani?

— În anul trecut vizitele navelor americane în România erau extrem de rare. Mă bucur că eu, per-

vederă că, pe fondul unei stabilități politice echilibrate, să dezvoltăm colaborarea și între aceste categorii de forțe ale noastre.

— Care este părerea dumneavoastră privind forța flotei din Marea Neagră a fostei U.R.S.S.?

— Este de dorit ca Rusia și Ucraina să ajungă la un acord asupra felului cum să-și împărtășească navele pe baza unui dialog democratic, el fiind fundamental pentru încheierea acestui proces atât de delicat. Oricum soluționarea acestor probleme va conduce la creșterea stabilității în zona Mării Negre, iar noi suntem interesați să existe această stabilitate.

— Domnule viceamiral, ne puteți da cîteva reprezenteri din cariera dumneavoastră de militar?

— Desigur. Activez de treizeci de ani în marină. Sunt de formăție submarinist, fapt atestat și de insignă ce o port, simbol al submarinelor purtătoare de rachete strategice — clasa Polaris sau Poseidon. Am fost comandanț pe un astfel de submarin — „St. HUSTON” — în Pacific și apoi în Atlantic pe un submarin nuclear — „CORPUS CHRISTI”. Sunt numele a două orașe texan în mine, dar de fapt sunt din North Dakota. Regret că este ultima mea vizită în România pe care o efectuez în calitate de comandanț al Flotei a VI-a deoarece în curînd voi pleca la Washington unde voi ocupa o altă funcție la Pentagon.

— Domnule viceamiral, în numele cititorilor revistei „MARINA ROMÂNĂ” vă mulțumesc pentru acest interviu și vă urez succes în viitoarea dumneavoastră funcție.

— Sîi eu vă mulțumesc că mi-ai oferit posibilitatea să mă adresez marinarilor români prin intermediul revistei dumneavoastră cărora le transmit salutările mele camaraderesti. De asemenea, vă urez să dumneavoastră succes în activitate.

Căpitän de rangul II  
Ioan DAMASCHIN

## INTERVIU

cu viceamiralul

WILLIAM A. OWENS —  
comandanțul Flotei a VI-a  
S.U.A. din Marea Mediterană

sonal am propus și am realizat ca numărul acestor vizite să crească. Intenția mea este de a continua programul de vizite pe care l-am inițiat cu o frecvență de 4–5 pe an. Credem că este un număr potrivit și nu dorim să stînjem cu o frecvență mai mare.

— Ce părere aveți despre exercițiile care se execută pe navele americane și românești pe timpul staționării în portul Constanța?

— Consider că sunt foarte utile. După cum știți în programul vizitelor am introdus efectuarea unor exerciții de vitalitate a navei și salvare a echipajelor atât la navele americane cât și la navele românești. Este un bun prilej de a face un util schimb de experiență, acestea facînd parte din pregătirea de luptă. Noi, ca militari, este bine să gîndim în viitor la extinderea colaborării pe multiple planuri. Flota a VI-a S.U.A. are și alte categorii de forțe: aeriene, infanterie marină, nave de desant. Avem în

de ucșat. Pe mama, nemțoaică la origine, a cunoscut-o în Colorado, pe cind îndeplinea serviciul în zonă.

Mai are un frate mai mare, mecanic auto și o soră mai mică.

Este al treilea din familia cu acel nume, de unde și diminutivul „Trei”.

In timpul colegiului s-a imprietenit cu Amy Ross, studentă în

## WILHELM AL III-LEA... YANKEUL

Pe Fred Wilhelm, proaspăt aspirant în trupele de infanterie marinară ale U.S. Navy, l-am cunoscut la bordul U.S.S. „WHIDBEY ISLAND”.

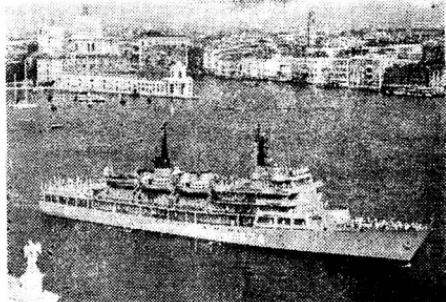
A absolvit, în 1991, Surface Warfare School și Diesel Engineering School în Virginia Military Institute.

Are 24 de ani și este născut în Tallahassee — Florida.

Tatăl său este ofițer în armata

# (OASPEȚI AI MARINEI ROMÂNE)

## NAVA-ȘCOALĂ „ARIS” DIN NOU LA CONSTANȚA



In perioada 3—6 mai, nava-școală a Marinei Elene — „ARIS” a făcut o nouă vizită în Constanța (vizita anterioară a fost efectuată în luna mai anul trecut) prilej cu care s-a realizat un util schimb de experiență privind sistemul de practică și învățământ de marină.

In ziua de 3 mai, după acostare, comandantul na-

→

ultimul an la medicină, cu care se va căsători peste un an.

Este pasionat de rugby, haltere și joacă fotbal, pe post de fundaș, în echipa navel.

In S.U.A., militarii sunt deosebit de respectați iar opinia publică este, în general, favorabilă armatei. De aceea este mai mult decit sătisfăcătoare de profesia aleasă. Este o slujbă sigură și foarte bine retribuită. În situații extreme, cursurile pe care le-a urmat în școala navală îl pot permite oricând să devină un bun manager în viața civilă.

Tinerii americani visează să devină îndeosebi oameni de afaceri, actori, muzicieni dar foarte mulți îmbrățișează deliberat cariera militară.

Aceasta îi scutește definitiv de grija zilei de mijloc. De exemplu, căsătorindu-se, marina îi asigură aproape integral suma necesară pentru plată chiriei unei locuințe confortabile.

Rezistor la război și stareea conflictuală existentă pe glob, Trae este de părere că ideal ar fi menținerea unui climat stabil de pace, colaborare și securitate internațională dar că uneori, ei, americanii, se vad nevoiți să recurgă la forța

vei, comandorul A. Panas, însoțit de consulul elen la București, Paisios Nicolaos și de atașatul militar șef și naval, generalul de brigadă Christos Tsokonis au făcut vizite protocolare la Comandamentul Mării și Mării, domnul viceamiral Gheorghe Anghelescu, prefectul județului — domnul Aurel Carp, comandanțul Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” — domnul contraamiral Eugeniu Dumitrescu. S-a depus o coroană de flori la Cimitirul Eroilor din Constanța. Consemnat și o scurta declaratie a comandanțului naevi „ARIS”.

„Ne-am propus să venim în acest port încă o dată pentru a da ocazie cadetilor să întîlnească oameni prietenosi și să-și formeze o imagine generală despre România cu care Grecia are legături trăinice și de lungă durată. Ne-am simțit foarte bine în orașul dâmneavoastră, foarte ospitalier; același calificativ îl pot acorda și marinilor români! La Academia Navală comandanțul acesta, domnul contraamiral Dumitrescu ne-a dat explicații ample privind sistemul de învățământ naval și am constatat că acesta este foarte modern. Ca să răspund într-o singură frază, m-a impresionat foarte mult, fiind și eu la rindul meu profesor, începând de la organizarea administrativă și pînă la înzestrare și resurse. Sunt convins că Academia Navală este competitivă cu cele mai moderne școli de profil din lume”.

armelor. Este de datoria lor să protejeze interesele americane și, din acest punct de vedere, ei își asumă cu dezinvoltură orice riscuri. Preferă, însă, mai degrabă postura de mesageri ai păcii și nu ai războului.

In timpul liber se relaxează, face cumpărături, aleargă după... fete sau frecventează Clubul ofițerilor. Si la americani sunt la moda bancurile, mai ales cele politice. In poftida simpatiei pentru George Bush, pe care îl va susține și în actuala campanie electorală, persoana președintelui este, în acest sens, un subiect predilect.

La bord scrie scrisori iubitei, cind are prilejul și telefonează iar în rest doarme, intrucât programul de instrucție este istovitor.

Este catolic. Cunoaște limba germană din familie și pe cea coreeană satisfăcător. Tatăl său a făcut parte dintr-o misiune militară americană în Coreea de Sud și a petrecut acolo mai multe veri.

Despre România? Știa doar să o localizeze pe hartă. De fapt, este la prima lui traversadă spre Europa. Au vizitat Turcia și urmează Bulgaria. Croaziera în Marea Neagră vizează amplificarea legăturilor cu armatele acestor țări și con-

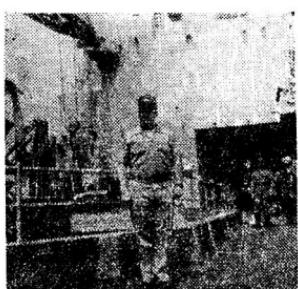
solidarea relațiilor prietenesti tradiționale.

Români sunt prietenosi, i-au întâmpinat cu foarte multă curtozitate. A vizitat muzeele Constanței, orașul și a servit un vin delicios la restaurantul „Zorile”. Impresiile sunt excelente.

Wilhelm este sincer, degajat și, așa cum mi l-a prezentat comandanțul Sonn, un tînăr cu mari perspective de afirmare.

Succes, Trae!

*Lecotenant-major  
Marian MOSNEAGU*



# ÎNTRÉ FLUXUL PROMISIUNILOR ȘI REFLUXUL AȘTEPTĂRILOR

**"MARINARI PETROLULUI"  
CAUTĂ IEŞIREA DIN IMPAS**

"Gloria", "Orizont", "Prometeu", "Fortuna", "Atlas", "Jupiter" și "Saturn" sunt cele șapte platforme petroliere marine construite în perioada 1976-1988 de S. N. Galati.

Pentru prevenirea unor accidente la bordul acestor "nave cu destinație specială", evitarea poluării mediului marin și menținerea siguranței navigației în perimetrul de cercetare și extracție a hidrocarburilor din platoul continental al Mării Negre, "PETROMAR" a încheiat inițial contracte, privind activitatea de supraveghere și control tehnic, cu Registrul Naval Roman, Centrul de Scafandri Constanța și Institutul de Sudură și Încercări Materiale Timișoara.

Dacă problema asigurării securității tehnice a fost soluționată, astăzi se înține în permanență sub controlul personalului tehnologic de la bord, multitudinea revendicărilor sindicale legate de protecția muncii și eliminarea disconfortului activității celor peste 1100 marinari petroliști planează stihnic, deasupra tuturor, amenințând să degeneze oricând într-un conflict de muncă cu implicații dintre cele mai nefaste.

## INTOTDEAUNA SALVATORI — MARINARI MILITARI

Pentru împătimiții "auruii neagră", primăvara acestui an a fost marcată aspru și de neșansele vietii.

După două săptămâni de spitalizare, cu traumatism crano-cerebral și fracturarea antebrazului drept, mecanicul Traian Munteanu își face din nou meseria pe "Fortuna". Dar ziua de 8 aprilie a.c. și-o va aminti totată viața, cu înfrigarare.

„După 15 zile de muncă în largul marii, tura liberă revenea la bordul remorcherului "BOLDESTI", fiecare cu gindul să ajungă mai repede acasă, printre ai săi. Atenția distrașă, nerăbdarea, au făcut, puncte, ca la o manevră bruscă a mancalei, un om să cădă din nacela de coborî direct pe pente, de la circa 4 metri înălțime.

Nava s-a îndreptat imediat, cu toată viteza, spre Constanța. Toate eforturile păreau zadarnice. Marsul se derula anevoieios. Era ora 16.00.

La ora 18.00, nava de intervenție pe portul Mangalia, alarmată de grupa din serviciul operativ pe Comandamentul Marinei Militare, ia

drum de căutare spre raionul indicat. Peste numai o oră, comandanțul acesteia ordonă drum de întâlnire 40°. La 19.24, întinut pe targă și livid, accidentatul este preluat de navă militară și așezat cu grija între comanda de navegație și catargul de radiolocație. Începe nămătoarea inversă.

In mai puțin de o oră, rănitul este transportat în autosanitară care apeste la dana Ro-Ro.

13 aprilie 1992. Pe adresa Comandamentului Marinei Militare sosește o telegramă cu următorul conținut:

„Pentru promptitudinea și bunăvoiețea de care ați dat dovadă în vederea salvării persoanei accidentate în ziua de 08.05.1992 pe platformă „GLORIA”, vă rugăm să primiți sincerele noastre mulțumiri și cordiale felicitări echipejului vechei torpiloare 52”.

Adică: locotenentul-major Constantin Răduț, maștrilor militari P. Ciobanu, Gh. Bodorin, P. Pojoga, G. Baciu, P. Dragu, Gh. Maneagă și ostasilor marinari I. Botros, T. Baltă, D. Brabete, P. Belcota.

A doua zi după misiune, în fata întregului personal, căpitanului de rangul III Petrică Stoica, comandanțul unității, nu i-a mai rămas decât să le strângă mină bărbătășe; orice altă recompensă înscrișă în contul datoriei împlinite n-ar fi întrecut această satisfacție.

In schimb, c.c. Cornel Vasileache, comandanțul remorcherului

„BOLDESTI”, părea urmărit de ghinion. Patru zile mai tîrziu, a fost nevoie să transporte la jârm trupul neînsuflețit al electricianului Rotaru Marcel. O criză cardiacă i-a curmat fizul vieții, la numai 43 de ani, sub ochii, impădeniți de neputința de a-l ajuta cu ceva, ai confrăților de pe „Jupiter”. De data aceasta, se pare că nimeni și nimic nu l-ar și putut salva. Să îtotuși, ca o consolare, merita încercat. Dar cu ce?

## LA „PETROMAR”, VIITORUL FĂRĂ SPERANȚE AR AVEA GUST AMAR

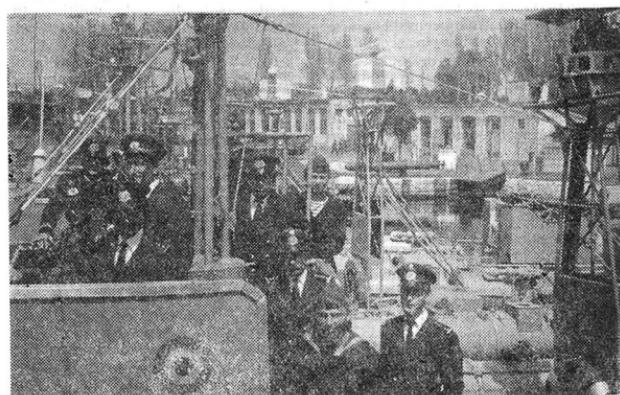
Deși beneficiază de sporuri și aduasuri la salarizare corespunzător muncii prestate în condiții deosebit de grele (de sănțier, izolare, nocivitate, pericolositate, ambareare), concediu suplimentar, posibilități de tratament și recuperare psihofizică, marinari petroliști nu sint nici pe departe demni de învidiat.

Chiar dacă circa 30 la sută dintră salariați provin din afara județului, principalele inconveniente rămân: lipsa echipamentului de protecție adecvat, a mijloacelor de salvare și costumelor de supraviețuire în caz de naufragiu; inconsistența asigurărilor în caz de accidente; condițiile înumane de transport cu nave împroprietăți; imposibilitatea acordării primului ajutor, cu mijloace rapide, în cazuri extreme etc.

Dacă în vara anului 1986 călătoria pe mare cu elicopterul dura circa 30 de minute, astăzi ea se prelungesc pînă la 20-24 de ore. Aceasta, pentru că navele „LEBĂDA”

Locotenent-major  
Marian MOȘNEAGU

(continuare în pag. 8)



„Salvatorii”. Echipajul vedetei torpiloare 52.

— Domnule dr. Simion Nicolaev, în calitatea dumneavoastră de director al Institutului Român de Cercetări Marine din Constanța, atăi făcut parte din delegația care a reprezentat România la Conferința privind protecția Mării Negre împotriva poluării, desfășurată la București, la sfîrșitul lunii aprilie. Dat fiind interesul cîțitorilor noștri — în majoritate marinari — față de destinul Mării Negre, vă rugăm să relevați semnificația acestui eveniment, precum și rolul Institutului din Constanța, al specialiștilor săi, în dificila bătălie pentru o cauză nobilă — salvarea Mării Negre în fața fenomenului distractiv al poluării, atât de evident, în ultimele două decenii.

— Sintetizind, aş dori să subliniez că această primă Conferință, la care au participat statele riverane — România, Bulgaria, Georgia, Federația Rusă, Turcia, Ucraina și, în calitate de observatori, Armenia, Grecia, Moldova, Iugoslavia, precum și foruri internaționale competente, are caracter de eveniment istoric, ea reprezentând începutul organizării unei acțiuni concertate, de anvergură internațională, singura în măsură să acționeze eficient în fața acestui fenomen de certă gravitate, ce depășește granițe și amenință să afecteze o amplă regiune geografică. Au fost adoptate importante documente ce reprezintă fundamentele acțiunilor viitoare, între care, documentul esențial — Convenția privind protecția Mării Negre împotriva poluării, și cele trei protocoale incluse în convenție — Protocolul privind protecția mediului marin al Mării Negre împotriva poluării cu surse de pe uscat, Protocolul de cooperare în combaterea poluării cu petrol și alte substanțe periculoase, în situații accidentale și Protocolul privind protecția mediului marin împotriva poluării prin dumpering. S-a format, astfel, un cadru internațional și un instrument de lucru, pornindu-se de la recunoașterea, de către toate țările interesate, a situației critice a mediului marin, în ce privește poluarea, precum și a necesității intervenției coordinate la nivel regional pentru diminuarea poluării și ameliorarea calității mediului marin.

— Cînd vor deveni lucrative aceste documente?

— După ratificarea Convenției de către parlamentele țărilor semnătare și crearea structurilor operaționale, între care secretariatul comisiei, ce va avea caracter permanent și sediul în Turcia. În fază actuală se ană în vedere variante de desfășurare concretă a activității, pe domenii, localizate în principalele centre de cercetare din țările semnătare (posibil ca la Constanța, Institutul nostru să preia domeniul aspectelor poluării cu surse de pe uscat).

# UN NOU CURS ÎN BĂTĂLIA ÎMPOTRIVA POLUĂRII MĂRII

## interviuul nostru

**cu domnul doctor  
SIMION NICOLAEV,  
directorul Institutului  
Român de Cercetări  
Marine**

— Să insistăm acum asupra rolului Institutului Român de Cercetări Marine, în sfera acestei activități în care el are, deje, o tradiție.

— Pentru I.R.C.M. această problemă nu este nouă; ea e circumscrisă preocupările noastre în calitate de Institut coordonator, pe plan național, a acțiunilor de protecție și gestionare a mediului marin al României. I.R.C.M., constituit în 1970, prin reunirea mai multor organisme specializate (între care Stațiunea de zoologie marină Agigea „Prof. Borcea”, Stațiunea „Dr. G. Antipa”, Stațiunea oceanografică Constanța), este continuatorul unei solide tradiții românesti în domeniul oceanografiei, cu rădăcini ce merg pînă în secolul trecut, din 1910 România numărindu-se între fondatorii Comisiei Internaționale pentru exploatarea științifică a Mării Mediterane.

Principalul obiect de cercetare de la I.R.C.M. este continuarea unei solide tradiții românesti în domeniul oceanografiei, cu rădăcini ce merg pînă în secolul trecut, din 1910 România numărindu-se între fondatorii Comisiei Internaționale pentru exploatarea științifică a Mării Mediterane.

Principalul obiect de cercetare de la I.R.C.M. este continuarea unei solide tradiții românesti în domeniul oceanografiei, cu rădăcini ce merg pînă în secolul trecut, din 1910 România numărindu-se între fondatorii Comisiei Internaționale pentru exploatarea științifică a Mării Mediterane.

Caracterul de bazin semiinchis precum și configurația geologică atribuie Mării Negre particularități distincte reflectate și prin capacitatea sa limitată de autoepurare.

Pe fondul mutațiilor naturale specifice unor astfel de bazine, una dintre problemele de mare actualitate și cu implicații ecologice, economic și sociale majore cu care se confruntă ecosistemul o constituie cea a poluării mediului marin.

Cuprinzind o gamă largă de influențe antropice, începînd cu deversarea de substanțe toxice, conti-

nind cu eutrofizarea prin sărurile nutritive din apele continentale receptionate sau prin efectul direct al activităților economice pe nave și din zona litorală, poluarea se manifestă deosebit de pregnant în zone de nord-vest a Mării Negre care acoperă platforma continentală românească.

Urmare a deregării dinamicii și calității factorilor obiectivi, asistăm în ultimele două decenii la mutații continue, severe și imprevizibile de ordin ecologic și biologic care au determinat involuții la multe din componentele ecosistemelor.

Diminuarea pînă la extincție a unor populații de pești răpitori valoroși a determinat dezvoltarea unei bogate iștiofaune de specii mărunte cu ciclu scurt de viață, dar care și ea, pe fondul unor fluctuații naturale, suferă în ultimii ani o accentuată degradare.

In același context general al modificărilor din ultimii ani, am evidențiat și diminuarea alarmantă a algelor macrofite și a majorității speciilor de moluște autohtone.

Institutul Român de Cercetări Marine, ca unic institut cu profil marin al țării, desfășoară cercetări complexe privind evoluția calității apelor, supravegherea ecosistemelor marine și lagunare, cunoașterea evoluției fenomenelor biologice și a potențialului resurselor halieutice în dependență de factorii de mediu etc.

Prin noul cadru juridic creat privind instituirea zonei economice excludente, de 200 Mm, România își revendică dreptul folosirii optime a resurselor naturale ale fundului marinar, subsolului și coloanei de apă de deasupra, dar își asumă și obligația înfăptuirii măsurilor ce se impun cu privire la conservarea și gestionarea acestor resurse pe baza celor mai sigure date științifice.

Dincolo de utilitatea direcă a acestui sistem de gestionare națională a mediului marin, importanța lui practică și politică se concretizează și prin calitatea sa de instrument de integrare în viitorul sistem internațional de supraveghere și gestionare a Mării Negre de către țările riverane.

In sprijinul acestei afirmații stau demersurile și tratativele în curs de desfășurare pentru elaborarea și semnarea convenției pentru protecția Mării Negre împotriva poluării.

Una dintre premisele fundamentale ale strategiei cercetărilor trebuie să o constituie ideea abordărilor sistematice a mediului marin împărtășit de continuitatea acestuia, cît și de caracterul său de receptor universal (direct sau indirect) al fluxului natural de materie și energie sau al celui generat sub influența activităților umane.

**Maior  
Costin CONSTANDACHE**  
(continuare în pag. 8)

(urmare din pag. 7)

Deși în prezent activitatea de cercetare este structurată pe direcții relativ distințe — urmare a particularităților mijloacelor și metodelor de investigare specifice — evidentiem imperativul abordării interdisciplinare a tuturor elementelor de cunoaștere oceanologică, aceasta fiind singura cale de deschidere a proceselor și mecanismelor intime care regleză fluxurile de materie, biologia și abundența organismelor, elemente ce definesc tendința de evoluție a ecosistemelor.

## Un nou curs în bătălia împotriva poluării mării

Din acest punct de vedere apreciem că cercetările privind evoluția potențialului resurselor halieutice și stabilirea măsurilor de protecție, conservare și gestionare ratională a acestora nu pot avea un suport realist fără luarea în considerare a evoluției factorilor de mediu și a mutațiilor produse de această asupra biologiei, structurii și potențialului bazei trofice și a altor organisme din sistem.

Eu cred că, dobândind acum un caracter internațional, avind ca fundamente documente ce implicant statele riverane și instituții internaționale specializate, bătălia pentru salvarea Mării Negre în fața fenomenului poluării va putea să se desfășoare cu mult mai mult succes. În viitor.

## MAREA NEAGRĂ '92

(urmare din pag. 3)

ales că în literatura lor istorică se vehiculează ideea că Dobrogea a aparținut ţăratului bulgar.

Lărgirea ariei activităților în mareă teritorială și contiguă, în zona economică exclusivă cî și în mareă liberă, proclamarea, de către unele state riverane Mării Negre, a zonei economice exclusive pînă la 200 Mm pot da naștere, de asemenea, la dispute asupra platoului continental care să degenereze în situații de criză și chiar de conflict, îndeosebi între statele limitrofe zonelor de exploatații petroliere sau de pescuit.

Prin Legea 17/1990 se stipulează că suveranitatea de stat a ROMÂNIEI se manifestă și în zona contiguă, care însumează încă 12 Mm de la limita apelor teritoriale fapt ce relevă măsura creșterii intereselor noastre pe mare și legalizarea acestora. Si, dacă pînă în prezent

## ÎNTRÉ FLUXUL PROMISIUNILOR ȘI REFLUXUL AȘTEPTĂRILOR

(urmare din pag. 6)

I<sup>a</sup>, „OCNITA“, „BOLDEȘTI“, „VEGA“, „ORION“, care execută (concomitent cu transportul de persoane) aprovizionarea cu materiale, combustibil și apă potabilă, sint dependente și de condițiile hidrometeorologice.

Electricianul Gheorghe Cițu, președinte Federatiei sindicale „PETROMAR“, solidară cu alte patru sindicate din ramură, nu poate decât să mai speră într-o converzare telefonică directă cu d-l Mihai-Miron Bîzi. Clemenza unora, amabilitatea și diplomacia altora nu sunt însă suficiente.

Un prim pas pentru a ieși din acest situaționă împas s-a făcut totuști. Regia autonomă a petroliului „PETROMAR“ — R.A.“ București a obținut aprobația ministrului Apărării Naționale pentru o colaborare beneficiă în zonă. Începînd cu luna mai a.c., pe baza conveniului încheiat între „PETROMAR“ și Comandamentul Marinei Militare, o navă militară rapidă a fost pusă la dispoziție pentru transportul accidentaților, aducerea medicilor, aparaturii și a medicamentelor necesare.

De asemenea, ROMTEHNICA urmează să achiziționeze trei seturi de flotoare din import care vor fi puse la dispoziția unității specializate din Tulza. Aceasta le va assimila pentru echiparea elicopterelor IAR-330 care — se speră —

vor deveni operative la începutul trimestrului IV/1992.

☆

Dacă într-adelvăr școală petroliștilor români este de talie mondială, atunci performanțele din acest domeniu de pionierat la noi în țară nu pot fi atribuite decât pasiunii oamenilor mărit și înaltului lor profesionalism cu care ignoră riscurile, puterii de a face abstracție, deseori, de tracasarea și tergiversarea la care sunt supuși.

O dovedește din plin, cu calmul, luciditatea și decenta specialiștului, d-l inginer Constantin Năclad, directorul „PETROMAR“. Această întreprindere, care acum asigură circa 9 la sută din producția națională de hidrocarburi, are toate sansele nu numai să supraviețuiască, dar să și prospere în perspectivă.

In S. N. Brăila se construiește o navă rapidă pentru transportul petroliștilor conștanțeni. Se mizează și pe obținerea autonomie, dar anumite calcule impun o soluție de compromis: timp contra investiții. Sună promițător.

Va reuși „PETROMAR“-ul să se mențină pe „chișină dreptă“? În drum spre reducție am răsfoit prospectul oferit cu generozitate de d-l director. Pe prima pagină, scris cu marijuse, am intuit un posibil răspuns:

YES, WE CAN!

Sună mai mult decât convingător. Vom reveni.

nu s-au găsit încă modalități de rezolvare a dimensiunii zonei economice exclusive, cu vecinii noștri, putem speră că într-un viitor nu prea îndepărtă, limita pînă la care se va manifesta suveranitatea noastră de stat în apele Mării Negre va crește atât prin realizarea unor acorduri internaționale dar și prin respectul impuls de existență unei flote maritime militare proprii dotate cu forțe și mijloace de luptă credibile.

În mod obiectiv, noile interese promovate de cele sase state riverane, adaptate sau confruntate cu cele vecine pot fi considerate ca fiind justificate, privite din punctul de vedere al fiecărei națiuni în parte. Chiar dacă existenta acestoră a făcut ca bazinul Mării Negre să devină o „zonă fierbinte“, pînă în prezent, soluțiile pe care diplomatică sint totuși cele care primează.

Pentru ROMÂNIA, evoluția situației politico-militare în statele riverane Mării Negre poate avea semnificații deosebite. Raporturile noastre cu nouă stat independent UCRAINEA vor depinde în mare măsură de capacitatea vecinului nostru de a înțelege realitatea istorică și disponibilitatea ce o avem pentru dialog în soluționarea litigiilor existente. Nu mai puțin complexe vor fi, probabil, și viitoarele raporturi cu RUSIA, căreia nu s-a putut spune că î-a scăzut interesul pentru menținerea controlului asupra Mării Negre după privatarea atât de litoral și bazele navale ale UCRAINEI, cit și de petrolul AZERBAIJAN-ului.

În concluzie, Marea Neagră, chiar dacă prezintă aspectul unei „zone fierbinți“, apreciem că există disponibilități diplomatice, de dialog, din partea tuturor statelor riverane, inclusiv din partea statelor independente aparținând fostei URSS. astfel ca o situație conflictuală să poată fi dezamorsată.

# ANUL CRISTOFOR COLUMB



1492 - 1992 —

500 de ani de la  
descoperirea Americii

UNDE SE AFLĂ  
RĂMĂȘTELE  
PĂMINTEȘTI  
ALE LUI COLUMB ?

Așa cum în timpul vieții Columb a dus o luptă permanentă, caracterizată de speranțe și deziluzii, de entuziasm și descurajare, de încurajări și denigrări — prima dată în Portugalia (regale Ioan al II-lea) și apoi timp de săpte ani la Curtea Spaniei — tot așa după incetarea din viață, osemintele sale nu și-au găsit liniștea.

Rămăștele sale pămințești s-au preumbat de la un oraș la altul, dintr-o țară în alta, au traversat două ori oceanul, astfel că la un moment dat a apărut confuzia: astăzi Sevilla și Santo Domingo (Republica Dominicană, parte de est a Insulei Haiti) susțin că în catedralele lor s-ar afla rămăștele ma-reului genovez.

După moartea reginei Isabella, Columb are de luptat cu regele Ferdinand pentru a i se confirma privilegiile acordate și a i se plăti drepturile. Regele îl primește la Segovia și îl oferă în schimb un ducat, dar Columb rămîne el însuși și nu acceptă. Îl trimite pe fratele său Bartolomeo la La Coruna pentru a cere sprijinul tinerilor principi Ioana și Filip de Austria. Dar răspunsul nu ajunge la timp: pe 19 mai, Columb, simțindu-și sfîrșitul aproape, cheamă notarul și își face faimousul său testament. Moare în ziua următoare, 20 mai 1506, îmbrăcat în haine de călugăr franciscan. Spania nici nu-și dă seama că Marele Amiral a incetat din viață. Din acest moment încep peregrinările rămăștelor columbiene.

Pentru început, Columb este înmormântat în mănăstirea franciscană din Valladolid. În 1509 rămăștele sale pămințești au fost mutate la mănăstirea Santa Maria de Las Cuevas, lîngă Sevilla, unde Columb se retrăse după a doua călătorie.

În 1493, pentru a îl se îndeplini dorința de a se întoarce după moarte în Spania (Haiti), osemintele sale, împreună cu cele ale fiului său Diego, mort într-o altă călătorie, sunt transferate cu mare solemnitate la Santo Domingo, în capela centrală a Catedralei Primăriei de America, Santa María la Menor (ceea mai importantă catedrală din această parte a lumii).

Urmează două secole și jumătate de liniște, pînă în 1795 cînd, pentru a fi ferite de invadatorii francezi, rămăștele pămințești ale lui Columb sunt transferate în Cuba, în Catedrala din Havana. De aici începe polemică seculară, încă deschisă.

La Santo Domingo se sustine că osemintele trimise în Cuba nu au fost ale lui Columb ci, din greșeală, ale fiului său Diego. Astfel că, în 1898, odată terminat războul hispano-american, osemintele luate din Cuba pentru a fi transferate în Spania, nu ar fi cele ale lui Columb. Nava spaniolă CONDE DE VENADITO cu (de presupus) rămăștele pămințești ale lui Columb ajunge la Cadiz, unde acestea sunt apoi transferate pe yachtul regal GIRALDA. Pe 19.01.1899 osemintele lui Columb sunt depuse la Catedrala din Sevilla.

Mai mult, pentru 12 octombrie 1992 este prevăzută mutarea osemintelor lui Columb în nou „Faro a Colón”, ridicat la Santo Domingo, și care prin structură amintește de monumentele antice maya. Cristofor sau Diego? Probabil nu vom ști niciodată.

Sunt însă și alte fapte care trebuie luate în considerație.

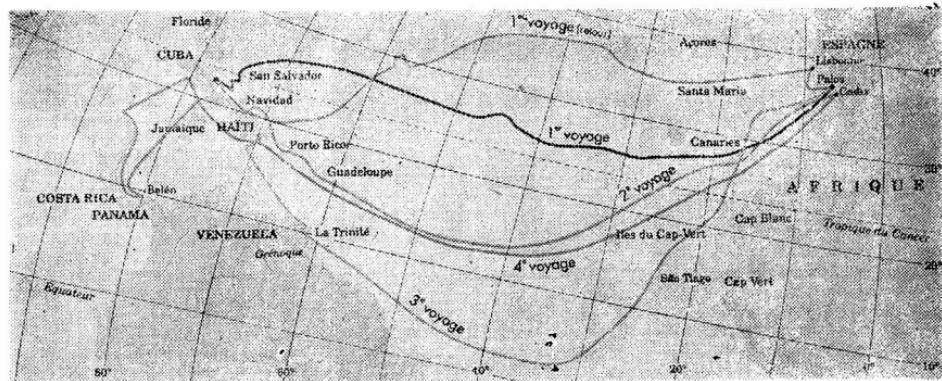
De pildă, se susține că în grada evacuării din Santo Domingo la Havana, în timp ce se apropiau francezii, rămăștele celor doi ar fi fost amestecate.

Este, de asemenea, indoianic faptul că franciscanii din mănăstirea Valladolid, în 1509, ar fi lăsat să le fie luate osemintele lui Columb „al lor” (Columb avea și un rang călugăresc în ordinul lui San Francisco). Deja mai înainte, la Ravenna, ei nu au permis să le fie luate osemintele lui Dante Alighieri.

In acest caz Cristofor ar fi încă la Valladolid iar osemintele lui Diego, fiul său, s-ar afla, în parte, la Santo Domingo și la Sevilla...

Căpitan de rangul II  
Ioan DAMASCHIN

Căpitan de rangul II  
Filaret SINTION



Cele patru traversade ale lui Columb.

# PROMOȚIA 1942 ◀ ANIVERSARI

- DINESCU LUPU...
- Căzut eroic la datorie.
- ABAGIU VIRGIL...
- Căzut eroic la datorie.

Două nume de eroi venite din istorie la „Nunta de aur” cu ETERNITATEA.

La 10 mai 1942 cînd absolvenții Școlii Navale își prîndeau pe mînea uniformei tresa de aspirant urmînd a intra direct în viitoarea luptelor pe apă, soarta alesese deja pe cei doi ofițeri să înnoileze cu singele lor, ca va înroși pentru o clipă spuma albă a mării, blazonul promoției „DESROBIREA”.

După o jumătate de veac, la 11 mai 1992 aceiași absolvenți, cu părul nîns acum, purtând cu demnitate povara grea a seurilor implacabile a timpului, și-au dat întinuire pentru a-și omagia eroii și pentru a-și depășea amintirile.

Vesele sau triste, după cum zeia Fortuna le-a oferit sau nu grația, amintirile au pus un balsam pe sufletul acestor veterani de război pe care „Mireea” — nava-scoală a Marinei Române ce aniversa în acele zile „venerabilă” vîrstă de 53 de ani — i-primît cu generozitate pe puncte sa, legănată usor, sub razele unui soare blind, de undele mării.

Cu regretul de a nu putea face o relatare exhaustivă am surprins cîteva frunțuri din aceste amintiri.

„Port cu mine „păcatele” înaintăsilor mei direcți: tata, contraamiralul Gheorghe Koslinski, și bunicul, viceamiralul Emanuel Koslinski, care, în perioadele diferite de timp au condus destinele Marinei Române. Promoția din care fac parte a dat trei amirali, familia mea doar doi. Eu as fi putut să fi al treilea dar, în anii '50 am devenit indezirabil cu astfel de ascendență.

Și pentru că tot mă consideră colegii „memoria vie” a promoției, iată cîteva date semnificative: 57 de absolvenți, doi ofițeri căzuți eroice în lupte, trei amirali, patru publiciști cu cărți de referință în literatură noastră.

E mult, e puțin?! Să ne judece urmașii”. (I.L. comandor rez. Nicolae Koslinski — istoric naval).

„Privesc unduarea lină a catar-gelor lui „Mireea” și-mă amintesc de teribilele furtuni înfrântate de acesta în anii 1951 și 1953, pe vremea cînd eram comandant pe această navă, cu benzi de 40–45°. Au trecut 40 de ani de atunci...” (Comandor rez. Ion Gheorghe —

fost comandant al bricului „Mircea”).

„E plăcut să faci o plimbare cu „Mireea”. Am fost secund pe această navă. Chiar și pe vremea cînd eram comandant al Marinei Militare mă uream cu emoție la bordul bricului” (viceamiral în rezervă Gheorghe Sandu).

„Am fost șeful promoției „Desrobirea”. Am aîns visul oricărui aspirant de marină, acela de a ajunge amiral. Sunt împăcat cu gindul că promoțile și generațiile viitoare de ofițeri ai Marinei Române vor fi la datorie, aşa cum am fost și noi atunci cînd a fost nerăvoie” (contraamiral inginer în rezervă Diaconescu Marcel).

## ,SPRE VEŞNICA GLORIE A PATRIEI!“

Pentru marinarii de azi și de mîne, veteranii de război aflați în viață din Promoția a XXII-a de ofițeri de marină „DESROBIREA-1942”, intruți la Constanța în zilele de 11–12 mai, la aniversarea a 50 de ani de la acordarea gradului de „aspirant” adresăză un călduros MESAJ de suflăt și îndemn la pregătirea temeinică, cu rezultate fructuoase, în calitate de apărători neînfrâți ai fruntărilor maritime și fluviale ale patriei noastre și la reintregirea lor în limitele firești. A acestor frunțării pe care noi însine — împreună cu marinarii militari și civili din alte promoții și contingente — le-am apărât în cel de-al doilea Război Mondial, cu elan eroic, fierbinte dragoste de teră și neam, cu spirit de sacrificiu — unii sfîrsind în mormîntul de apă, sub talazurile Mării Negre sau sub undele bătrînului Danubiu.

Să trăiți dragi camarazi de armă mulți ani plini de succese și împliniri, sub mindrul nostru pavilioni tricolor, spre gloria și propăsirea Marinei Române și a ROMAIEI VEŞNICE!

Şeful Promoției a XXII-a  
„DESROBIREA-1942”

Contraamiral-inginer (r)  
Marcel DIACONESCU

12 mai 1992, Constanța

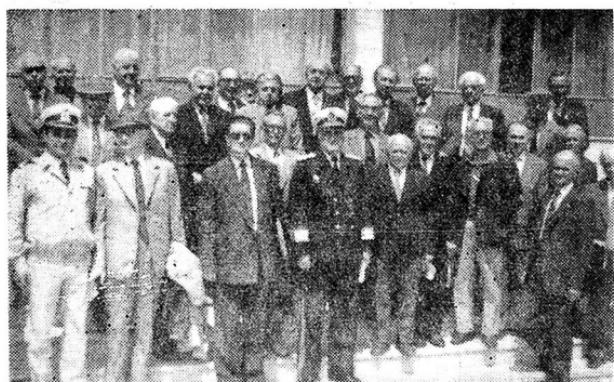
## ÎNTOARCERE ÎN TIMP

Cind un mai tîrîn coleg de bresălă m-a întrebat ce am făcut ca reporter în ultimele 24 de ore, săn sigur că el să fie un adevarat arhivuș: gazetarul se documentează în permanență, înregistrează în mintea și în sufletul său crimpele ale existenței pentru a le restitu oamenilor imediat, ori mai tîrziu, în nuditatea lor sau cu o încarcătură de semnificații și efecte de care avem atâtă nevoie în procesul comunicării.

Dacă sunt convins, pe de altă parte, că aşteptă de la mine o redare, dacă nu şocantă, dacă nu remenită, cel puțin de interes deschis.

Ei bine, întărirea a făcut să fiu 24 de ore călător în timp.

Căci întîlnirea mea cu oamenii venind din istorie mi-a creat sentimentul trăirii pe alte coordinate în lumea zeului Cronos și totuși într-o lume apropiată sufletului meu.



## ANIVERSĂRI &gt;&gt;

## PROMOȚIA 1942

In dialog  
după o  
jumătate de  
secol...



→

Niste oameni, niște bravi ai oastei române, făuritori de istorie — veterani de război, deci — se întâlnesc după 50 de ani, atâtă căi mai rămăseseră, pentru a sărbători „nunta” lor de aur cu marea, acea iubită nemuritoare a marinărilor, dar și pentru că aminti că în urmă cu cinci decenii, promoția „Deserbirea”, cum și-a spus, a Școlii Navale, avea să-și certifice blazonul cu jertfe de singe în războiul dezrobirii pământurilor românești rupte din trupul țării de haine imperiale.

Se adunaseră într-o sală a Muzeului Marinei Române — clădire ce fusese în tineretul lor Școala Navală și primul gind, primul gest de noblete ostăscăsă al fostilor ei elevi a fost păstrarea unui moment de reculegere în amintirea eroilor promoției. Semnificativ și emotivantă clișip în lăcașul memoriei veacurilor. În acel 27 mai 1942, când au absolvit cursurile, se vor fi gindit, oare, că vor apuca această zi de pioasă aducere amintirii? Fiindcă ei intrăsăre deja ca elevi în bătălia pentru țară și pentru neam, ei se instruieseră direct pe nave de luptă și nu pe nava-școală „Mircea” întrată cu 3 ani înainte în dotarea flotei.

Și aceasta era una din particularitățile promoției „Deserbirea” al cărei sef, contraamiralul Marcel Diaconescu o evidențiașe în evocarea zilei înălțării lor în grad. Din cei 57 de ofițeri căi erau atunci, acum numărău mai puțin de treizeci. Dar veterani aceștia nu s-au părut dezarmant de nepăsări în fața implacabilitului.

Cu aceeași nepăsare în față ceeașcă intuineate au intrat atunci în război, aveau să-mi spună contraamiralul Diaconescu și păstratorul memoriei colective, istoricul locotenent-comandor Nicolae Koslinski cind l-am întrebat ce moral puteau avea niște tineri elevi față cu Zeul Marte. Erau nepăsători, mi-au spus, sfidau moartea — și oare nu

tot astfel se purtau strămoșii nostri dacă? — iar curajul lor viză un singur tel: redobândirea teritoriilor luate Bălărește românilor.

Si în timp ce îmi vorbea, contraamiralul Diaconescu era atât de indignat de ciuntirea țării încă părea să fi uitat o clipă că trăiește în prezent. Cei doi camarazi de promoție și comandanțul Ionescu Doru și ceilalți își depără amintirile arătindu-mi fotografii făcute pe timpul acțiunilor desfășurate în larg, (contraamiral Diaconescu mi-a prezentat chiar un film pe 8 mm realizat de domnia sa în anii înclăștilor din Marea Neagră), încă sentimentul trăirii în altă perioadă istorică nu mai era pentru mine o figură de stil. Afectiv și mental oamenii acestia mi părtau eu ei în misiuni de minare, convoiere și minări antisubmarine, ducindu-mă pînă la Sevastopol, pentru aprovisionarea cu alimente și munitioni a trupelor proprii și arătindu-mi omnia marinărilor noștri care împărțeau hrana din hrana lor „celorvechi”, cum le spuneau localnicilor. Si aceeași omenie le-au arătat-o și prizonierilor ruși.

Ascultam toate acestea pe punctul bricului „Mircea” a căruia vîrstă depășește cu puțin a promocioane „Deserbirea”. El nu au învățat să tragă la rame bine, dar au învățat să lupte bine. El nu au urcat în galărie la catarg, dar au fost la post urcînd în istorie ca bravi. Mi s-a părut că între veterani și bricul „Mircea” se desfașoară un dialog și o dorință nerostită de a refițineri pentru a fi din nou utili țării.

In acele clipe am înțeles eu, reporterul, că „spiritul Mirceei” este o realitate în Marina Militară, ce vine din istorie și este transmisă, din generație în generație, de la Dunăre pînă la Marea cea Mare. Si nu m-am mirat că trecutul trăiește în prezent și că el poate fi un alt viitor.

Acesta a fost, stimate coleg marini, evenimentul care m-a impresionat în ultimele 24 de ore cind

am redescoperit că istoria nu este doar în filele cărților ori în muzeu. Ea este în oamenii de ieri, de azi și de mâine și prin ei EA ne poartă oricind în timp.

## 53 de ani de la lansarea la apă a navel-școală „MIRCEA”

In ziua de 16 mai, sub egida Ligii Navale Române, la Cercul Militar din Constanța s-a desfășurat o activitate prilejuită de aniversarea a 53 de ani de la lansarea la apă in Santierul Naval „Blohm & Voss” din Hamburg a navei-școală „Mircea”. Au fost evocate, cu acest prilej, momente importante din viața celor două nave-școală, purtind numele marelui voievod „Mircea”, leagăn al Marinei Române, la bordul cărora, începînd cu anul 1882, (anul întrării în dotare a primului bric „Mircea”), s-au instruit zeci și zeci de promovati de marinari-ofițeri și maistri de marină.

In cunțe emotionante, pline de profundă simțire marinărească, fostii comandanți ai actualei nave-școală — căpitanii de rangul I în rezervă Gheorghe Ion Petre Zamfir, Stăulescu Dan, au reținut frumoasele călătorii efectuate pe mări și oceane, dar și teribilele furtuni cu care s-a confruntat nava. Un loc aparte l-a constituit evocarea de către pictorul mării — căpitanul de rangul I (rezervă) Valentin Donici — a înțimplărilor zburciumate prin care a trecut primul bric „Mircea” și tragicul său sfîrșit, cel care a generat acel spirit tutelar in Marina Română — „spiritul Mircea”.

Pagini realizate de  
Căpitan de rangul II  
Ioan DAMASCHIN  
Locotenent-colonel  
Lică PAVEL



# VIVAT ACADEMIA!

## DISCIPOLI ÎN UMBRA LUI MIRCEA



Intrarea în cetate. Îmbătrînit și aproape râpus de suferințele neamului, la capătul unei alei obosite Mircea primește firesc salutul păsărilor care îl căută cu întrebări și mirări. Statura lui de verticalitate și forță îmi amintește de strâmoși, care obisnuiau să posteze la intrarea în pesteri totемurile credințelor lor, să-i apele de vînturi și de fiare sălbatică. În spatele său, templul cu coloane de marmură trăiese o viață de corabie, impinsă spre fârmul prietenie de mina voievodului care-i poartă sceptrul. Dar pînă la fârm sint furtuni care agită pescărui, valuri tremurîndu-se și speranțe care mor înainte de mișcării săvârșite.

Lupta obosită. Așa trăiesc studenții Academiei Navale, între un fârm ospitalier și tăifunurile de pînă la el. Existenza concretă împrimă pe chipuri o oboselă în care ei însîși nu cred. Pentru mulți dintre semeni, viața studențească este somnul lung dintre examene. În el nu încap, după ei, nevoile mărunte, precaritatea financiară, teama de marginalizare socială și intelectuală, spiritul de competiție care din ce în ce mai rare împinge spre biblioteci, frica de a privi în „jungla cultivată” din noi și de a-i spune „Bună dimineață”, simplu și sfios ca o declaratie de dragoste. Si tot mai adesea, trist adavr de sfîrșit de secol, ultimul sun-

tem a uită spectacolul mării, sa-vorea lecturii, deliciul sportului, spectacolul vieții, devinând pioni inutili pe o tablă de sah pe care am fi putut fi regine. Si prin chiar aceste ipoteze sumbre de ființare, ochii se inchid într-adavr a somnă și cultura izgăzonește din rai pe cîi care-o trădeazăuncori, jucătorii frumoaselor promisiuni românești, studenții.

Totuși, aezii. Dar există și în Academia Navală aripă care nu se fring. Școala formează, ca mată, temperamente de luptător. Si seara, cînd orașul doarme, aici se nasc aezii. Cintecul lor se audă frumos peste cei care trece, povestind neîmpăcare cu mediocritatea unei culturi de provincie și lupta cu susținut agrarian care ucide în noi frumosul. Aezii de aici (și de oriunde) sunt dovedă vita și minunii că rămine în noi ceva, chiar după ce am uitat totul. Mesajul lor este mesajul aezilor lumii; să nu ne fie teamă de fârmul bun care există în noi. Ei sunt urmășii acelor „barbăriei” care-l iubeau pe Ovidiu neînțelegindu-l.

Uneori pe sub zări plumburii ochii tăi  
Cite-o pinză zărind pe catarg,  
Ore și rămineau ca și plumbul  
de grei  
Cu privirea tîntită în larg.  
Să barbări cu grija, în caldul  
cojoac  
Te-nivelau, nu cumva să răcescă,  
În dou seama că mările lor  
nenoroc  
E că nu pricepeau cine este.  
Iar copiii cu barbă, barbarii acei  
Ce trăiau și luptau ca în somn,  
Te iubeau dintr-un dat ne-nțeles  
nici de el,

Cum natural-l iubește pe om.  
Căci un abur măreț, iubitor,  
undutos

Le venea dinspre bunul Ovid,  
Pentru ei tu erai ne-nțeles  
de frumos

Ca și susținut lor cel cindil.  
Dar nici tu pe atunci nu puteai  
băsca

Că barbarii, vor naște poeji  
Care vor înțelege și vor glăci  
Luminioasele tale tristeți.  
(Leonida LARI — „Lui Ovidiu”)

Râni spre cer. Si totuși concretul ne doare. Relațiile dintre subiecții frumoși ai vieții universitare sunt puține și reci. N-am auzit de-o serată literară a studenților de la istorie, de vizite reciproce, de sesiuni de comunicări comune, de o tribună ciuciucă autentică. Totul se rezumă la o indiferență care mișcănează aezii. Pujnătatea valorilor mari pentru care să optăm aproape că ne aruncă în brațele apatiei și face mai greu râzboiul nostru cu dulcea resemnare. Căci pentru un student adevarat, neîmpăcarea cu sine și cu elipsa este elementul vital al devenirii care îl înălță departe de somnul lung de care îl mai acuză totuși, din inerție și orgoliu, ceilalți. Iar pentru o instituție de învățămînt superior, argumentul suprem al memoriei sale frumoase este, paradoxal, să nu poată să cuprindă totuși zborul studenților săi.

Ieșirea în lume. Specificul Academiei Navale este frontal dublu al luipei: carteia șiarma. Între acestea s-au țesut și se les pe aceste meleaguri valori eterno și ceea ce a făcut una, cealaltă a apărât și a transmis mai departe. Pe frescele istoriei, voievodii mari au arma în spirit și spiritual în armă. Focul românesc al existenței s-a născut și a renăscut lîngă acești pașnici ai biruințelor noastre. Ninim durabil în afara lor, nimic etern. Cel care uită acestea va fi mereu repetent la lecțiile istoriei.

Un singur mai puternic decit veacul ne leagă de români, studenții și nestudenții, de pește Prut, așa cum un spirit mai puternic decit veacul ne leagă de oamenii, studenții și nestudenții, de pe Pînză.

Veacul, îmbătrîn și aproape răpus de suferințele neamului, la capătul unei alei obosite, Mircea primește firesc salutul păsărilor care îl căută cu întrebări și mirări.

Locotenent  
Dorin POPESCU  
— student —



Printre multe altele, datoria, aşa cum au lăsat-o să se întâpte Spiritu Absolut și oamenii, ne învață că fiecare dintre noi (dacă vrem cu adevărul să dăm un sens vieții) avem nevoie de o iubătură, Elena, pentru care să cucerim o certate, Troia. E-adevărăt că, din mulțimea pestriță de oameni care freamăță zilnic între apă și foc, pe străzi, în magazine, în uzine, pe sanctiere, în amfiteatre universitare, unii au pierdut orice nădejde de a mai găsi sărieticul calului troian. Aceștia sunt de plini.

Nu-i mai putin adevărăt că alții cred cu tărie în complexul lor abscons de lucruri mici, care le dă nebunia lor locală, în sistemul lor intîm de contradicții, valențe și scăderi. Aceștia sunt de urmat. Cindva ei vor fi invingătorii.

Dacă n-ăs vedea astfel de oameni probabil că m-ăs suspendă orice credință. Am, însă, norocul să trăiesc printre ei și să înțeleag că nu este totul pierdut. În fiecare student al Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” simt un Odiseu cu chipul și răsuflarea schimbăte, dar păstrând intacte imanența dorinței și simțămintele vieții intr-un scop.

Voicele intunericului, în locurile de agonie ale valurilor sărate, mărturisesc dumnezeiesc în eter Golgota corăbiorilor veacurilor de după fencieni, putreze și uitate pe funduri de mări. Dar în noaptea simplificatoare se mai pot, încă, urmări contururile uscate ale formelor, rotunjimile strigătelor prea-ascuțite ale pescărușilor. Între aceste contururi line de culmi de valuri și de sunete de sirene, își due soarta și obsesiile viitorii ofițeri ai Marinei Române. El nu se tem de valurile crucificate gol-

# VIVAT ACADEMIA!

gotice. Să asta pentru că ei cred, cu tăria argumentelor, în victoria omului asupra mării.

Așa oameni ai mării intr-un singur loc — Academia Navală — îmi dă siguranța existenței pe Planeta apelor. Cu toții își amintesc

## O ELENA

și

## O TROIA

momentele, evident diferențiate în timp, în care au schimbat conotația teamă — iubire în cea de IUBIRE DESAVRȘITĂ pentru marea cea mare.

Actualii studenți și-au ales cindva, mai demult sau mai devreme, Elena lor pentru care să lupte. Elena unor este pierderea noțiunii timpului pe intinsul apelor, pentru alții chemarea magellanică a inconjurului Pământului, sau dorința pătrunderii de cultură orașelor lumii. (Nu ascund însă, faptul că

unii habar nu au de aceasta, doar o poartă înăuntru lor nestiuță). Cu toții trebuie să lupte însă cu o Troia aleasă, în fapt nu de ei, ci de Elena lor. Nu-i nici un fel de degradare a conflictului faptul că trebuie să doboare o piedică puști în față de însăși dorința lor. Aceasta este adevărata luptă, iar victoria este supremul ce se poate cere dintr-o antiteză. De acest lucru sunt conștiiență cu atât mai puțini eu cit să sint mai mulți cei ce cred în aspirația lor, ajungind (e-adevărăt, numai ideal) la limita la care nu mai percep piedicile decât ca exterioare jefului. Nu știu dacă spre asta să tindem sau, dimpotrivă, spre opusul ei, însă oricum între aceste două capete se desfășoară impuritatea complexă a fiecărui student și asta contează cel mai mult, pentru că subiectivitatea trebuie să fie adincul forărilor existenței.

Lipiti-i pe acești tineri mariți ca pe niște timbre pe plicurile ce le vrei trimise îndupăcării fericirii copiilor voștri și a copiilor copiilor voștri, pentru că ei sunt pătrunderea cea mai clară a tot ceea ce este pur din sensurile vieții și alergarea strengărescă a adevărătelor, marilor spirite pentru catapeteasma mileniilor omenirii. Si mai ales să nu vă îndoiti. Ar fi păcat. Credetă-mă!

Locotenent  
Ionel ALEXE  
— student —

## IN MEMORIAM

Cu nemărginită tristețe și profundă compasiune pentru familia îndoliată, ofițerii de marină, promoția 1975, deplină despărțirea prematură, la numai 40 de ani neîmpliniți, de cel ce a fost CĂPITAN DE RANGUL III ISTRATE MIRCEA, devotat camarad și înținător coleg de generație, destoinic navigator, comandant de navă și un pasionat colaborator al publicațiilor „Orizonturi marine” și „Flota patriei” (cunoscut sub pseudonimul de VAL ULMU).

Nu-l vom uita niciodată!

# NAVELE ANULUI 2000

## INMARSAT — Serviciul de radiocomunicații prin satelit pentru salvarea vieții omenești pe mare

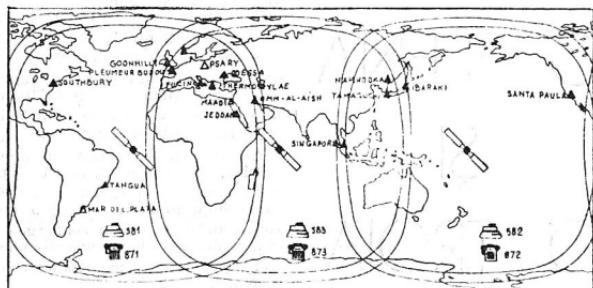


Fig. 1 — INMARSAT acoperă oceanul planetar

Sistemele de radiocomunicații de la litoral și bordul navelor de transport au reprezentat, pînă în anii '70, principalele mijloace în materie de asigurare a securității transporturilor pe mare. Inimilierea explozivă a legăturilor radiofoniice și radiotelegrafice însă, după cel de-al doilea război mondial, a avut drept efect supraaglomerarea benzilor de frecvență rezervate serviciului maritim de radiocomunicații, cu consecințe negative asupra inteligențialității mesajelor de ajutor, precum și asupra timpilor de recepție a acestora de către stațiile de coastă sau de alte nave.

In anul 1975 Organizația Maritimă Mondială (I.M.O.) a convocat, în scopul imbunătățirii situației securității transporturilor pe mare, o conferință internațională care — pornind de la tehnologia de vîrf în domeniu, comunicările prin sateliți artificiali — a propus soluții pentru a face mai sigure și mai rapide legăturile radio destinate salvării vieții omenești pe mare. Convenția a fost adoptată la 3 septembrie '76, iar în anul 1982 a devenit operațional sistemul spațial al telecomunicatiilor maritime — denumit INMARSAT — destinat exclusiv ocrotirii vieții umane pe mare. De fapt, INMARSAT — fără a exclude radiocomunicațiile maritime, în general — a fost conceput să devină componenta esențială a unui viitor Sistem mondial de apărare a securității transporturilor pe mări.

Organizația INMARSAT utilizează sateliți geostaționari pentru

acoperirea oceanului planetar, împărțit în trei arii geografice mari: regiunea Oceanului Atlantic (A.O.R.), regiunea Oceanului Indian (I.O.R.) și regiunea Oceanului Pacific (P.O.R.).

Sistemul de radiocomunicații al INMARSAT are trei componente: subsistemul spațial cu sateliți geostaționari pentru fiecare din cele trei regiuni oceanice, în care însă nu intră și ariile polare (latitudinile de peste  $70^{\circ}$  fiind invizibile pentru sateliții respectivi); subsistemul celor 16 stații terestre de coastă — C.E.S. (Coastal Earth Station) între care cele de la South-

bury, Yamaguchi și Ibaraki sunt stații de coordonare, N.C.S. (Network Coordination Station), având rol de interfață între segmentul spațial și retelele de telecomunicații stationare, naționale și internaționale; subsistemul de radiodiegături uscat — nave, S.E.S. (Ship Earth Station) în prezent existind cca. 6000 nave dotate cu asemenea echipamente (antena parabolică orientată pe satelit, cu diametru de 0,80—1,20 m, radiotelefon portabil și telemprimator). Frecvențele utilizate: 6 GHz, de la C.E.S. la satelit; 1,5 GHz de la satelit la navă; 1,6 GHz, de la navă la satelit; 4 GHz de la satelit la C.E.S.; 1,5—1,6 GHz pentru centrele de coordonare — căutare.

Alarmarea pentru ajutor prin rețea litoral-navă se poate face în două moduri: prin S.E.S. sau prin intermediul radiobiologizorilor.

Prin subsistemul S.E.S. se asigură accesul priorității al mesajelor de pericol în canalele de radiocomunicații prin satelit fiind posibil ca, în cîteva secunde, acestea să ajungă de la C.E.S. la un centru de coordonare — căutare. Cererile cu indicația „Distress Priority” (Prioritate de pericol) se realizează relativ simplu: la bordul naveli în pericol se apasă butonul „PERICOL” al echipamentului S.E.S., semnalul emis este recunoscut automat de C.E.S., care-i asigură, de asemenea,

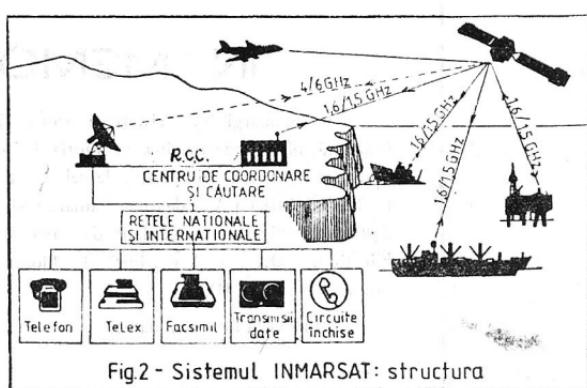


Fig.2 - Sistemul INMARSAT: structura

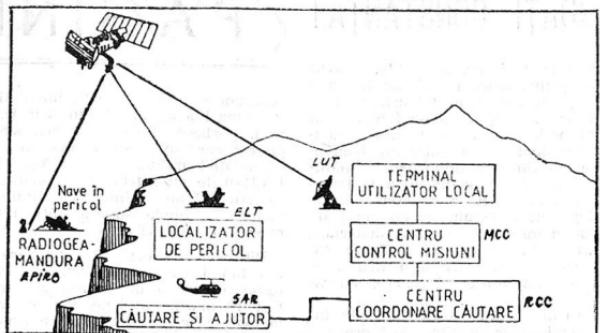


Fig. 3 — Sistemul COSPAS—SARSAT: structura

automat un canal prioritar (cererea fiind, în plus, memorată de toate stațiile C.E.S. din regiune, excludându-se astfel posibilitatea pierderii ei din neglijență vreunui operator).

Radiobalizele E.P.I.R.B. sunt geamanduri radio afișate în dotarea navelor și care se lansează în caz de pericol. La contactul cu apa de mare se realizează alimentarea cu energie a emițătorului radio care, radiind semnalul de ajutor, mijloacează identificarea și localizarea prin satelit. Semnalul captat de satelit este retransmis centrului de coordonare — căutare în competența căruiu intră nava în pericol. Radiobalizele E.P.I.R.B. sunt deosebit de utile în cazul seismelor cu evoluții rapide (explozii, scufundări) cind, de regulă, este aproape imposibilă utilizarea subsistemului de radiocomunicații S.E.S.

De aceea, E.P.I.R.B. sunt considerate elemente de bază ale viitorului Sistem mondial de apărare a securității transportului pe mare. În prezent există două tipuri de radiobalize E.P.I.R.B.; cele ale sistemului INMARSAT și cele ale sistemului COSPAS/SARSAT.

E.P.I.R.B. din INMARSAT sunt următoarele particularități: utiliză-

zează banda L de frecvență (de fapt, frecvența de 1,6 GHz); transmiterea semnalului de pericol se face foarte rapid (cca. 1 minut); pentru prelucrarea semnalelor este suficient un RCC pentru fiecare regiune oceanică; nu permite localizarea automată a poziției, dar poate prelua (printr-un adaptor) punctul de la aparatelor de navigație ale bordului; utilizează o frecvență foarte înaltă, ceea ce face ca emisie să necesite o putere relativ mare; sătul în dotare la 99,9 la sută din navelor de transport maritim ale lumii.

Sistemul COSPAS/SARSAT (primul acronim provine din limba rusă) este destinat detectării și localizării precise a emisiilor radiobalizelor de pozitionare a navelor sinistrate, cu ajutorul unor sateliți artificiali. Sistemul a debutat în anul 1982 prin lansarea de către fostă URSS a sateliților COSPAS-1 și COSPAS-2 și de către S.U.A. a satelițului NOAA-8/SARSAT-1, urmat de alături. În 1985 s-a încheiat cu succese etapa demonstrativă și de verificare a eficienței sistemului, în afară de Canada și Franța, anunțându-și participarea și a organizației și de navigație din Marea Britanie, Norvegia, Finlanda și Bulgaria. În prezent sistemul are

10 stații de recepție de soi, 6 centre de control (M.C.C.) și o procedură bine pusă la punct de transmitere a informațiilor și semnalelor de alertă la Centrul de coordonare (RCC) în vederea trimiterii urgente a forțelor de salvare. COSPAS/SARSAT are următoarele particularități: utilizează sateliți pe orbite eviscopolare, deci cu acoperirea inclusiv a arilor latitudinilor polare, dar cu un timp de alertare mai mare (cca. 2 ore, durata unei rotații complete); sateliți pe orbite polare permit utilizarea efectului Doppler, cu posibilitatea corecțării periodice a locului; E.P.I.R.B., transmitind pe frecvența de 406 MHz, necesită la emisie o putere relativ mică; preț de cost redus. Datorită rezultatelor bune obținute la experimentările cu acest sistem spațial de localizare a navelor în pericol și de alertare a forțelor de salvare, I.M.O., în baza propunerii Comitetului consultativ internațional pentru radiocomunicații a propus integrarea COSPAS/SARSAT în viitorul Sistem mondial de apărare a securității transportului pe mare.

Alarmarea de ajutor uscat — navă are ca scop alertarea forțelor de căutare și ajutor, în primul rînd nave specializate S.A.R., dar și a navelor de transport din zona accidentului. În sistemul INMARSAT este astădată alarmare se poate face în trei moduri: apelul general „ALL SHIP CALL“ prin care posesorii echipamentului S.E.S. — standard aflat în regiunea respectivă sunt puși în alertă; apelul pe aria geografică, în sensul că se recurge la apărarea unor navi din zone limitate ale regiunii; apelul unui grup de nave specializate, cum ar fi S.A.R.

Noile tehnologii în comuniicările maritime, de la folosirea sateliților la sistemele automatizate de tipărire directă a mesajelor, reprezintă componentele structurii viitorului Sistem mondial de apărare a securității transporturilor pe mări.

Căpitan de rangul II ing.  
Traian MOȘOIU

Căpitan de rangul II  
Filaret SINTION

## CALCULUL ÎNĂLTIMII VALURILOR LUNGI

Elementele care concurred în principal la formarea valurilor lungi sunt trei:

a) viteza vîntului care bate într-o anumită zonă a mării;

b) durata în ore a vîntului respectiv, cind acesta se menține constant în direcție și viteză medie;

c) Fetch-ul ( $F$ ) sau extensia în mile a porțiunii de mare în care bate vîntul.

Considerind că valorile a și b se mențin constante, atunci, pentru ca mișcarea ondulatorie să poată atinge înălțimea maximă posibilă, este necesar ca  $F$  să depășească sau, oricum, să fie egal cu o valoare precisă în mile ( $F$  minim). Este vorba, deci, de o suprafață minimă necesară pentru a se forma valurile lungi.

Practic,  $F$  se calculează pe o hartă nautică plecind de la fjordul de la care bate vîntul care afectează zona în care se va deplasa nava, urmând apoi ca

Conf. univ. Octavian SELARIU  
Căpitan de rangul II  
Filaret SINTION

# IUNIE 1941 — BOMBARDĂTI CONSTANȚA!

PAGINI

Declanșarea ostilităților pe flancul sudic al frontului sovieto-german, acolo unde acționau forțele Grupului de Armată „general Antonescu”, a determinat o ripostă imediată a aviației și flotei sovietice din Marea Neagră împotriva obiectivelor militare și economice românești. Urmărind scufundarea flotei române, blocarea traficului maritim, distrugerea instalațiilor portuare și a rezervaorilor de petrolier, comandamentul sovietic a inițiat numeroase raiduri aeriene asupra litoralului românesc și în special asupra orașului Constanța.

Inca din ianuarie 1941, în Constanța, comandamentul Diviziei Infanterie împreună cu organele primăriei și cu o comisie germană condusă de inginerul Heinz Stiegmann au trecut la aplicarea unui program de măsuri pentru limitarea și înălțarea efectelor bombardamentelor aeriene. La 5 iunie Divizia de Mare a început montarea unor tunuri A.A. de 20 mm la mai multe vase considerind că „această chestiune comportă extremă urgență: se va monta cîte un tun pe cele două torpiloare și pe fiecare din cele trei canoniere, cîte un tun pe remorcările „Viforul” și „Istria”.

Măsurile erau binevenite deo-

rece la 22 iunie, ora 22,15, a avut loc prima alarmă aeriană: la scurt timp după ce a incepat urletul sirenelor și orașul s-a scufundat în întuneric, s-a audit bîzitul avioanelor inamice și șiueratul bombarilor, în timp ce proiectoarele matrușar cerul, iar artileria A.A. terestră și de pe nave a deschis focul. Cele cîteva bombe căzute au produs neînsemnate pagube materiale. Era numai începutul, o simplă taxtonare a adversarului pentru a evalua amplasarea și puterea apărării.

In diminea zilei de 23 iunie, începind cu ora 6, timp de 2 ore, valurile bombardierelor sovietice susținute de vînătoare au aruncat deasupra orașului și portului o ploaie de bombe: zeci de clădiri în oraș, magazine, rezervaioare de petrol și birouri ale administrației portului au fost atinse, ca și garniturile aflate la gară sau în port, înregistruindu-se morți și răniți din rîndul populației civile. Focul puternic al apărării a stinjet vizibil pe atacatorii, care n-au reușit să lovească nici o navă din port, cu excepția unor ușoare avarii la canoniera „Stihia” și puțitorul de mine „Murgescu”. În luptă s-a angajat și Escadrila 53, condusă de căpitanul Georgescu Emil, care avea în

componere piloti experimentați: lt. Toma Lucian, adj. Rădulescu Andrei, Corbescu Petre, dar mai ales pe cel care avea să devină un as al aviației militare — lt. Agarici-L.A.R.-urile au înfruntat avioanele sovietice și au obținut mai multe victorii în ciuda superiorității numerice a adversarului.

Dintr-un raport al primăriei Constanței către Ministerul de interne aflăm că în această zi au fost 10 alarmae aeriene, iar în următoarele trei zile alte 19 alarmae. În zilele de 24 și 25 iunie inamicul și-a indreptat atenția asupra flotei ce fusese seosă din port și dispersată, lovind simultan orașele Sulina Tulcea, Mangalia și Constanța. În zona Agigea — Eforie, distrugătoarele „Regina Maria” și „Mărăști” sunt atacate cu furie, însă perdelele de fum și focul bine dirijat în inamicul la distanță îar la ora 7,05 (24.06.1941) unu din avioane este lovit și incendiat marcind astfel prima victorie a flotei. Aceeași răspăta fermă o înținăște dușmanul la Midia, la Sulina, Tulcea și Mangalia. Avioanele Escadrilei 53 sint

→

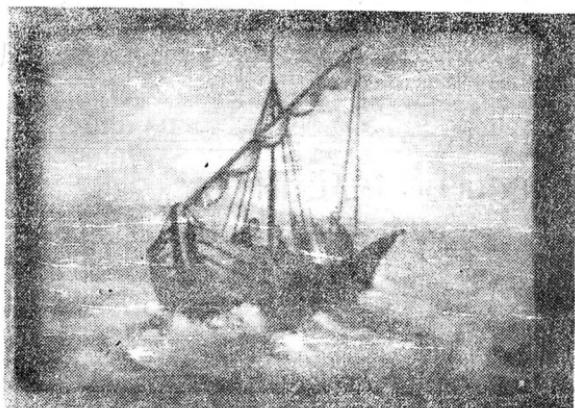
## Sub flamura lui Ștefan cel Mare și Sfînt

Nu puini sunt români care prin gîndul și fapta lor au intrat în patrimoniul universal iar Ștefan cel Mare și Sfînt este printre cei dinti. El nu aparține numai spațiului românesc, lumii ortodoxe, ci întregii lumii creștine.

Pentru vatra și neamul său a luptat cu ungurii, cu leșii, cu tătarii, cu turcii. A ridicat cîte război tot atîtea lăcașuri sfinte și nu ne propunem a enumera nici pe cele din Moldova, nici pe cele de pe munte și înălțate pentru frații transilvăneni, ci la Putna, acolo unde, scria Nicolae Iorga, în „micul mormînt încăpuse totușii rămășiștele Celui Mare”; căci acolo „candelă aprinsă desupra mormîntului său s-a stins uneori, în zile rele (...). Dar amintirea sa a luminat totdeauna în marea biserică a conștiinței neamului. Uneori mai tare, altelei mai slab, dar nici un vînt năprasnic n-a putut-o stingea”. Și aș, după 535 de ani de cînd mitropolitul Teocist il ungea domn, patriarhul Teocist il canonizează. Căci el a luptat pentru ortodoxism nu numai îninind piept paginilor, dar la Sfîntul

Munte Athos pinzarele sale, cunoscute nu numai în Marea Neagră, — după afirmațiile unor documente străine contemporane, în Strimtori și Măditerna —, ducău o frânde substanțiale. Și tot acolo,

refăcea din temelii Mănăstirea Zografu iar în vecinătatea ei ridică pentru corăbierii moldoveni un far. La anul 1517, farul avea să fie reconstruit de urmașul la tron al mareului voievod, Bogdan



# DE ISTORIE

obligate să intervină succesiv pe un spațiu larg — de la Tulcea la Mangalia — împotriva roirilor de avioane inamică, pilotii, desii epuzați, apărând cu succes cerul și pământul dobrogean în care se infișă cuprinse de flăcări, avioanele cu stele rosii pe aripăi: „Locotenentul Agarici luptind singur a doborât trei avioane din sase”. Un martor ocular notează în aceste zile fierbinți: „De trei zile marea noastră port maritim stătea sub bombardamentul puternic al aviației și ne-numărate bombe de mare calibru au căzut asupra lui. Totuși cele mai multe bombe au căzut la înimpare...”

Ziua de 26 iunie a debutat cu o alarmă la ora 3 și la seurt timp avioanele inamică au început să bombardeze distrugătoarele „Regina Maria” și „Mărăști” aflate în zona Agigea. Era numai o manevră pentru a distrage atenția apărării căci la ora 3,59 se profilează la orizont contururile a două vase de război. Erau distrugătoarele „Harkov” și „Moskva” (2895 t, ar-

mament: 5/130 mm, 2/75 mm, 4/37 mm, 9 tuburi lantșorpile, 35 noduri), care veneau de la Sevastopol-Alarmate, cele două distrugătoare românești („Mărăști” — 1391 t, armament: 4/120 mm, 2/37 mm; „Regina Maria” 1900 t — 5/123 mm, 1/76 mm, 5/37 mm) se îndreaptă spre nord navigind aproape de coastă pentru a fi mai greu reperate. La 4,13 inamicul deschide un foc viu asupra Constanței trăgind 243 proiectile (cifră aflată în raportul primăriei către Ministerul de interne). La 4,16 inamicul intră în rază de acțiune a distrugătoarelor. Participant direct la această acțiune, Ion Tocineanu, „director de tir” pe N.M.S. „Mărăști”, își amintește că după efectuarea ultimelor calcule s-a ordonat deschiderea focului; inamicul este bine încastrat de salvele noastre lăsând o lovitură în plin „smulge catagur din pupa” al navei „Moskva”. Copilește cu foc ele incetează tirul și lanseză o perdea de fum în spațele căreia schimbă direcția și se îndreaptă spre bază. La seurt timp „o explozie puternică cu o formidabilă coloană de fum, foc și apă a fixat privirile noastre” și flăcări lacome s-au intins de la prora la pupa navei „Moskva”, care incetinește și începe să se scufunde.

Riposta fermă a apărării româ-

nești din zona Constanța—Mangalia l-a făcut pe inamic să abandoneze aceste obiective și sa-și îndrepte eforturile spre partea de nord a Dobrogei, unde a suferit pierderi grele. Rezultatul, eu totul remarcabil, obținut de aviatorii Escadrilei 53 în aceste lupte, au făcut ca ei să fie citați prin Ordinul de zi pe Armată nr. 1 din 15 iunie 1941:

„Având în vedere strălucitele fapte de armă săvârșite de aviatori și de unitățile de aviație, care s-au distins în mod deosebit în luptele din zilele de 22–30 iunie 1941,

Ordon:

Citarca prin ordin de zi pe întreaga Armată a următorilor aviatori și unități de aviație:

„4. Escadrila Vinătoare din Flotila Vinătoare, comandanță de căpitanul aviator Georgeescu E. Gheorghe, care în luptele aeriene din zilele de 23, 24 și 30 iunie 1941 a doborât 18 avioane inamice. Numai în ziua de 30 iunie în luptele aeriene din Dobrogea, a doborât 10 avioane inamice fără a avea vreo pierdere.

*Comandanțul de Căpătenie al  
Forțelor Româno-Germane*

General Antonescu

Muzeograf  
Eugen BOLA

## O NAVĂ MILITARĂ ITALIANĂ SUB PAVILION ROMÂNESC?

„Rivista Marittima”, prestigioasă publicație lunată editată de Marina Militara Italiană, are o foarte documentată rubrică în serial, intitulată „Nave și oameni din al doilea război mondial”. Un număr relativ recent al acestei reviste este de un interes aparte pentru marinarii români, întrucât prezintă o navă italiană — MAS (Vedeta anti — submarine) 568 — care, în ultima parte a războiului, a acționat sub pavilion românesc.

Construită la Santierul Baglioetto, Varrazze și lansată la apa pe data de 11 august 1941, nava avea următoarele caracteristici tehnico-tactice: deplasament: 29,4 t; armament: 1 x 29/65 mm; două tuburi lantșorpile de 450 mm; 10 grenade antisubmarine de 50 kg; putere: aparatul motor: 2300 CP (principal), 140 CP (aux. bord); viteză: 43 Km/h (8 Km cu aux. bord); autonomie: 350 Km/12 Km; echipaj: 13 oameni. A treia navă dintr-o clasă de unsprezece unități (numerele de bordaj 566—576), MAS 568 intră în serviciu la 25.06.1941, fiind încastrată în Divi-

zionul 18 MAS, din Marea Tireniană. Înă în mai 1942 a acționat în această zonă, efectuând escortă unor convoai costiere și supraveghere antisubmarină și împotriva navelor de suprafață pe timp de zi și de noapte.

Destinat să opereze în Marea Neagră, divizionul părăsește portul La Spezia la 18.06.1942, iar pe 20.07 ajunge la Ialta.

In prima sa acțiune — noaptea zilei de 03.08.1942 — MAS 568 executa, împreună cu MAS 573, supravegherea de la o distanță a unui convoi german, în largul portului Feodosia. Întălind două nave sovietice care bombardeață portul alăturat — Ivan Baba — MAS 568 atacă și loveste nava mai mare, producindu-i avarii grave și, probabil, seufundind-o (a doua zi, în răionul de acțiune se putea observa, plinătind, o mulțime de resturi din lenjă). Pentru această faptă de armă comandanțul navei, căpă-

*Căpitan de rangul II  
Filaret SINTION*

Mariana PĂVĂLOIU

(continuare în pag. 21)

( 1 IUNIE — Ziua copilului (și) în uniformă )

## COPILĂRIE SUB DRAPEL

„O, sfîntă și dulce copilărie! Tu ești răstignirea nescădată de mințile și de sufletul meu. Tu ești grădiniță dezmeridătoare de dulci amintiri, tu ești izvorul meu de înșelăjire și lăbure de neam”.

Vasile GOLDIȘ

Luna lui Cireșar debutează cu ziua celor mici, o zi numai a lor, în care soarele, mințile și drăguțostea noastră din fizice zî devin uidoarea celor din basmele cu Ești-Jrămoși și Ilene Cosinzenă.

Copiii — cu copilăria lor, pășotii — cu pătimirile proprii și între ei — destinele amindunoră. Adică însăși povestea adevărată a ieișii.

Așa cum am dori și așa cum nu reușește ea, citoată, să fie.

DE CE PLINGE BUNICA

Pe 23 noiembrie 1977, unul din gemenii Mariei Bulică și-a îndepărtat soția din camere unde zăcea întuit de o durere lăuntrică și, înainte de a-si găsi odihna veșnică, a implorat-o:

— Mamă, să-l crești pe George cu măi cresc și pe mine...

Copilăria micuțului George doabă indoelnic și trist.

Mama „indoliată” se recăsătorește dar nouă soț se împotrivesc întrările minorului în familie,

La numai patru luni, acesta pozează la Casă de copii Năvodari.

Vîlta, cu toate capriciile și dezavantajele ei, își deapăra cursul ireveribil.

Cel mic crește acordit de legătură urecheală fără îndurare de educatori. Traumatizat, va rămine cu urechea singură deformată. Bunica se cutremură. Nu mai poate indura. El aduce acasă.

Pe Aleea Viitorului primăvara abia sosise. Fără bucurii și cu puține speranțe însă. La 3 ani, George nu-și (re) cunoaște adevărată mamă. Cind totuși aceasta apare, o respinge. Este transferat pentru cîteva zile în ambianța nouului cămin, de unde revine invinețit din bătrânețe.

Bătrâna îl crește, îl dă la grădiniță, apoi la școală. După niște sase ani, își conduce pe ultimul drum celălalt și îl aduce înapoi, soțul. Se pensionează ca pe casă de boala. Banii nu-i ajung. Sesizată de conduită mamei, Comisia pentru ocrotirea minorilor încredințează copilul bunicilor paterni. Fosta noră ignoră cu desăvârsire obligațiile financiare. Pensia de întreținere sosete din ce în ce mai rar.

Ultima dată i-a vizitat acum trei ani.

Pe tata, George îl cunoaște doar în fotografii.

Acum, fiul său și al ostirii cărei bunica îl-a încrințat, este în clasa a VIII-a, are buletin de identitate și a fost avansat recent la gradul de fruntaș.

Îi plac nespus fizica și instalațiile electrice. Săptămânal ia meditații la limba română și la matematică, contra a jumătății din pensia bunicii. Amindoi speră în reușita la un liceu de electrotehnică.

Poate că bunul Dumnezeu să nu-i fi uitat. Îar pentru aceasta, bunica se roagă, se-nchină și plângere mereu...

### TATĂ DE DUMINICĂ

Constantin Grigore provine de la Casa de copii școlari Agigea. În cерeare adresată comandantului Școlii militare maistri de marină, d-l Ion Babeș, directorul acesteia, concluzionează: „Minorul provine dintr-o familie dezorganizată. So-

licit să fie înscris în cadrul unității dv., în ideea că i se pot oferi condiții mai bune de viață și posibilitatea însușirii unei meserii pentru a fi util societății”.

O căsnicie pripită, un tată abrupt, o mamă maltrată pînă la disperare și patru copii ajung să fie adăpostiți în școlătorul de la parterul unui bloc din Năvodari. Două dormeze, o lampă pentru gătit, un dulap improvizat. Fără curenț electric, fără instalăție sanitarnă. Casa de copii îl-a salvat întrucâtiva.

Mai norocoase, cele trei surori au fost înfrățiate.

La chioșcul de pîine din vecinătatea școlii Costel a cunoscut-o pe-d-na Mariană, cea de care, în scurt timp, s-a atașat ca de o mamă. De atunci, soția Marsavela și-a deschis, cu multă afecțiune și căldură, brațele și usă. Aici îl-a cunoscut și pe fratele „manele”, maiorul Ion Solomon. Împreună cu acesta, și-a vizitat, anul trecut, mama adevărată. Nevezătoare în prezent, aceasta locuiește la Lumina, cu tatăl și frațele ei. Pe tata, sofer se pare, Costel nu îl-a mai văzut în ultimii patru ani.

Prin unchiul Solomon a devenit fratele mai mic al viitorilor maiștri militari de marină, i-a cunoscut rudele din zona Făgărașului și este nedespărțit de membrii familiiei acestuia.

Marinarul din clasa a VI-a este un copil disciplinat, ordonat și sociabil, pasionat de științele exacte. Deosebit de sensibil din fire și respectuos, de vină deselor greu să aleagă între „tată” și „unciu”, cind la mijloc este vorba de un week-end, darările de vacanță marel!

### RUGA PENTRU PĂRINTI

Temperamental, elevul Daniel Tuțui este un melancolic. Deși nu excelează la învățătură, are un respect deosebit pentru muncă, este ascultător și îl atrag lucrurile practice.

Tata i-a murit înainte de Revoluție. Mama, cu alți doi frați mai mici pe cap, s-a văzut nevoită să apeleze la sprijinul acordat de armată. Așa a ajuns el printre „filiile regimentului”.

Vacanța de primăvară a petrecut-o, împreună cu ceilalți 7 camarazi adoptați de Comandamentul Marinei Militare, în tabăra de la Predeal, grăie sprijinului acordat și de d-l Gheorghe Balaban, directorul Administrației taberelor școlare Constanța,



→

S-a acomodat cu regulile de conduță ostășească, îi place uniforma de marină și este mindru să o poarte cit mai îngrijit printre colegii din clasa a VII-A de la Școala generală nr. 23 Constanța. În timpul liber frecventeaclubul de unitate, biblioteca, vizitează muzeu, navele militare românești și străine, merge la spectacole și la biserici, unde se roagă pentru tata și toți ai săi.

### SINGUR PE LUME — INTRE DESTIN ȘI IMPLINIRE

Elevul fruntaș Gabriel Stătache datorul Caselor de copii nr. 2 din Tulcea totul sănătatea totală.

La 5 ani a rămas fără tată, la 13 ani și fără mamă.

S-a oferit cu plăcere să-i ajute să-să călăuzească pe cei trei copii-marinari, năpastuți ca și el. Un sentiment de solidaritate dar și o datorie morală în același timp. Niciunul mai înduioșător decât o copilărie tristă. Viața a făcut din el

un dur, fără să-l învățască. A rezistat tentațiilor de orice fel. Nu a avut cine să-l răsfere, nici cu cine să se întrețină sufletește. Cei trei îi amintesc de anii copilăriei sale. Pe atunci, doar somnul, cu visele lui, îi umplea viața.

A absolvit Liceul industrial de marină. După ce a ratat admiterea la Institutul de marină, s-a consolat cu reușita la Școala de maștri.

Are aici un acoperis desupra; o masă înăuntru, o nouă familie și este mulțumit. A încheiat primul semestrul cu media generală 8,38. La 20 de ani iubește deopotrivă viața, istoria, filozofia antică orientală, atletismul.

Dar cel mai mult iubește Casa de copii. Acolo se întoarce de cîte ori are ocazia. Nu numai pentru amintiri.

Acolo și liber, citește, doarme, mănușă, își petrece vacanțele și sărbătorile.

O pensie de urmaș și solda de elev sunt singurile sale surse de venituri. A economisit bani, și-a lăsat adăsi din piele, blugi, o cămașă de mătase — suficient pentru pretențiile sale.

La Tulcea are și o prietenă cunoscut-o acum doi ani. O fată cuminte, manierată, cultă și frumoasă, dar... nu din „lumea“ lui.

Atunci s-a ambiționat să reușească în viață și să ajungă ofiter.

„Viața nu e numai o contemplare înțeleagătoare, plină de milă, făță de tine sau făță de alții, ci și o luptă neurmărată împotriva tuturor piedicilor care se opun realizării bineleui, frumosului, dreptății, fie în viață ta, fie în aceea a semenilor tăi“ — este un crez pe care Gabi îl așeză metaforic, cu rîvna din fiecare zi, la temelia devenirii sale.

★

Citeodată, suferința naște slăbiciuni, dar dacă mărinim se numără printre acestea, atunci recunoștință, ca merit, nu poate fi decât răsplata a ceea ce, pe altarul sacrificiilor vieții, am făgăduit și am luptat în timp, să fim: OAMENI ADEVĂRATI.

Si — în această postură, alături de cei mici — căpitanul de rangul I inginer Marcel Dragu se străduie să se numere printre aceștia.

Cu multă afecțiune și o nestrămutată convincere.

Vivere militară est.

Locotenent-major  
Marian MOȘNEAGU

## COPILĂRIE SUB DRAPEL

### CALCULUL INĂLȚIMII VALURILOR LUNGI

(urmăre din pag. 15)

valoarea sa să fie comparată cu  $F$  minim. Dacă navigația poate fi executată la o distanță de coastă inferioară lui  $F$  minim, atunci mișcările ondulatorii ale mării vor fi inferioare în înălțime situației în care se navigă la o depărtare de coastă mai mare ca  $F$  minim.

Inălțimile valurilor — aproximativ egale cu valurile reale — și valorile lui  $F$  pentru aceste inălțimi se pot calcula utilizând un grafic elaborat de Serviciul Meteorologic olandez pe baze teoretice și experimentale (vezi fig. 1).

Utilizarea graficului este următoarea:

1. Se stabilește punctul de înțlnire între linile oblice intrerupte, corespunzătoare duratei în ore a vîntului în zonă, și liniile orizontale ce indică viteza în noduri a vîntului respectiv. Durata și viteza vîntului pot fi obținute din Prezizările meteo primite prin radio.

2. Poziția punctului de înțlnire reprezintă, în raport cu liniile curbe, înălțimea în metri a valurilor.

3. Valoarea pe abscisă a punctului de înțlnire (cîntă în partea de jos a graficului) indică  $F$  minim necesar pentru ca înălțimea valurilor să fie egală cu cea calculată.

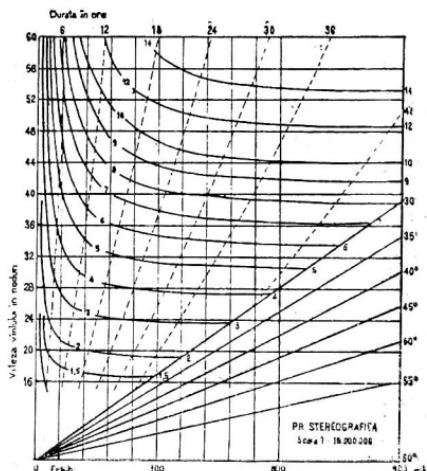
Cu un  $F$  real (ales de navigator) — practic distanță făță de coastă — înălțimea valurilor va fi mai mică, putindu-se calcula valoarea sa în metri prin deplasarea de la pyxul individualizat către stînga, că valoarea lui  $F$  real.

Exemplu:

La o durată a vîntului de 24 de ore și o viteza a

acestuia de 24 Nd, înălțimea valurilor este de 3 m, pentru un  $F$  minim de 220 Mm. Pentru un  $F$  real de 300 Mm înălțimea valurilor se reduce la 2 m sau chiar la 1 m dacă se navigă la 10 Mm de coastă de la care bate vîntul.

Cu precizarea că graficul este elaborat pentru Marea Mediterană, apreciem metoda de calcul prezentată ca fiind foarte utilă în alegerea unui drum cît mai convenabil.



# Anvergura europeană a personalității lui ANGHEL SALIGNY

Făcând parte din familia maiorilor oameni de seamă ai istoriei poporului român, Anghel Saligny se impune atenției și cinstinței noastre. Intrucât prin activitatea sa indelungată — de mai bine de 40 de ani — a contribuit la realizarea unor importante lucrări publice, care impresionează și astăzi prin măreția și trăinicia lor.

Strămoșii săi sunt francezi, refugiați în Germania, din cauza persecuțiilor religioase din timpul "regelui soare" — Ludovic al XIV-lea (1685 — edictul de la Nantes).

La jumătatea secolului XIX, un anume Alfred Saligny ajunge pe meleagurile noastre, adus fiind din Prusia de niște boieri moldoveni, pentru instruirea odraselor lor.

Anul precis cind tatăl său vine, dascăl sau preceptor în țara românească a Moldovei, nu se cunoaște! Numai atât se știe, că familiile la care se tocmește pentru Învățătură copiilor erau ale boierilor Ghica și Șuțu, acesta din urmă efor, în acea vreme, al școlilor din Moldova. Se mai știe, de asemenea, că soția dascălului venit de departe era de origine poloneză, chemindu-se pe numele ei de fată Ezaschi și întrîndu-se prin alianță cu familia Dobrianschi, presărătă prin județele din nordul Moldovei — români, dar și ei, tot de origine poloneză. Amândoi vorbeau bine germană și franceză, cunoșteau, de asemenea, arta de a cinta la pian, amănunt nelipsit în educarea odraselor instărite din acea vreme.

Cum școli erau puține la noi pe atunci, Alfred Saligny reușește, cu timpul, să-și înființeze o școală proprie, la Focșani.

După Unirea Principatelor, cind străini stabiliți în țară au fost întrebăți dacă doresc să devină cetățeni români, familia Saligny a cerut recetăștenirea.

Anghel Saligny s-a născut la 2 mai 1854, în comuna Șerbanesti, județul Tecuci.

In legătură cu nașterea sa sunt cîteva amanunte, care merită a fi prezentate; în prima zi a lunii mai din anul 1854, se anunțase un iarmaroc, îngă Focșani. Tânărul dascăl și soția sa, aflindu-se în cîtu spre iarmaroc, sunt prinsă de o ploaie torrentială și obligată să se adiopesteasă la un han din comuna Șerbanesti. Drumurile desfundate, din

cauza plorii, îi impiedică pe tineri să-și continue călătoria mai departe și în ziua următoare. Acolo, și în această împrejurare, se naște cel de-al doilea copil al familiei Saligny, Anghel.

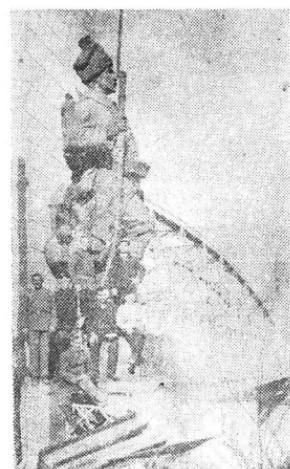
A apărut și o legendă în legătură cu nașterea sa: se spune că ploaia ar fi durat cîteva zile, iar apele, care au pătruns și în han, au ridic-

## Un nume devenit renume

cat patul nouului născut. Bătrînele de prin partea locului, cu felul lor de a interpreta toate amănuntele petrecute la nașterea pruncilor, au luat drept o prevestire faptul acesta, priorocind că în viață sa, noul născut va avea de luptat mult cu apele.

Cert este că, prin profesia aleasă, întreaga activitate a lui Anghel Saligny a fost îndreptată în scopul supunerii apelor voinței omului, în scopul înălțării neajunsurilor create de ape zăvănești.

Urmează clasele primare în pensionul tatălui său, apoi gimnaziul la Focșani și termină liceul la Potsdam. S-a înscris, apoi, la Universitatea din Berlin, ca să urmeze astronomia. Renunță, după scurt timp, la astronomie și trece la Școala politehnică din Charlottenburg.



In 1874 devine inginer. Între 1874—1875 ia parte la lucrări hidraulice și la construirea căii ferate Cottbus-Frankfurt pe Oder.

La sfîrșitul anului 1875 se întoarce în țară. Începînd cu luna ianuarie a anului următor, intră în Serviciul de poduri și sosele din cadrul Ministerului Lucrărilor Publice, unde va activa 35 de ani, urcînd treptele ierarchiei de la funcția de inginer ordinari clasa a III-a pînă la cea de ministru (1910).

In ultimii ani ai activității sale se preocupă de imbunătățirea funciunii, fără însă a reușî în acest domeniu să obțină ceea ce dorea.

Se stinge din viață la 17 iunie 1925, în București.

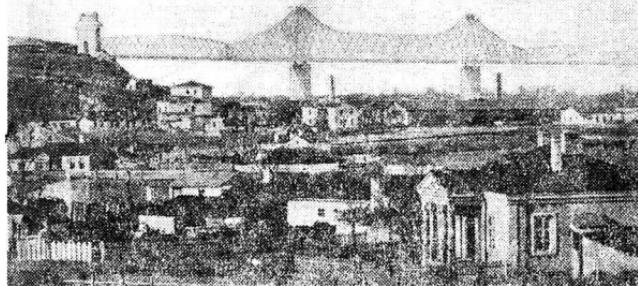
La începutul carierei, încă din primul an de activitate, i-a fost incredințată construirea podurilor metalice pe linia Ploiești—Predeal. În 1882, pe linia Adjud-Tg. Ocna, a proiectat și construit toate podurile metalice necesare, printre care primul pod combinat de cale ferată și sosea construit în țara noastră; este vorba de podul peste Siret, de la Cosmești. Această lucrare remarcabilă i-a adus reputația de mare construcțor de poduri.

Pe atunci, ceea ce mai simplă piesă metalică trebuia să fie comandată și procurată de la Viena. Această situație l-a făcut pe Saligny să înființeze ateliere pentru prelucrarea podurilor metalice și apoi să reorganizeze șantierul naval de la Turnu-Sovierin, ca să poată executa tablieri și construcții metalice, fără a mai fi nevoie să se apeleze la firmele din străinătate, pentru lucrările curente de întreținere.

In 1884, Saligay este însărcinat cu studiul și construcția docurilor și antrepozitelor din porturile Brăila și Galați. În acest scop, Saligny se documentează asupra tuturor silozurilor construite pînă atunci în lume.

Soluția pe care a dat-o proiectelei a făcut vîlvi și a stîrnit admirarea tehnicienilor. Pentru cheiuri, unde apa are 30 m adîncime și pămîntul este foarte slab, Saligny a preconizat fundații pe straturi de fascine și piloți. Si astăzi încă, aceste lucrări se prezintă ireproșabil. Pentru silozuri, Saligay a creat bazină în legătură cu Dunărea, iar celeulele magazinilor cu silozuri le-a construit din beton armat, introducînd, pentru întîia oară, în țara noastră, betonul armat în lucrările de construcții și pentru prima dată în lume la asemenea construcții. Să facem precizarea că, pe atunci, teoria și tehnica folosirii betonului armat erau încă în studiu. Dar Saligay a mers mai departe: construcția celulelor magazinilor nu a făcut-o din placi turnate pe loc ci din placi

Cernavodă



→

**prefabricate, sudate de stâlpi turăni pe loc.** Orici, procedeul prefabricatorilor și-a găsit aplicare și generalizare mult mai tîrziu, împreună cu cel al armăzinelor sudate.

Cîteva cuvinte despre linia ferată Fetesti-Constanța, cu marele pod peste Dunăre, de la Cernavodă. Aceasta constituie apogeul activității și incoronarea operei lui Anghel Saligny.

In 1882 se publică un concurs pentru proiectarea podului peste Dunăre. La termenul fixat, 8 firme străine au depus proiecte — oferte, care au fost examinate de o comisie, în care se cărează profesorul Saligny și din care facau parte personalități în materie, din Paris și Berlin. Proiectele nu au fost găsite satisfăcătoare și de aceea s-a organizat un alt doilea concurs, pe baza unor condiții tehnice mai bine precizate. În 1886, cele 5 proiecte depuse au fost găsite, de asemenea, ca necorespunzătoare, întrucât nu răspundea condițiilor tehnice impuse. În această situație, în 1886 însă încredințat lui Anghel Saligny studiul și proiectarea liniei ferate și a podului peste Dunăre.

La 9 octombrie 1890, s-a pus piatra fundamentală a podului și după 5 ani, la 14/27 septembrie 1895, într-un cadru solemn, s-a facut inaugurarea podului. Garnitura trenului de verificare a rezistenței podului a fost compusă din 15 locomotive, împodobite sărbătoarește. Aceasta a trecut podul cu viteză de 80 km/h, în timp ce Anghel Saligny și toții muncitorii constructori se aflau în bărci sub pod. Multimea adunată a salutat prin urale trecerea pe pod a acestui tren de încercare.

**Două mari inovații, în construcție de poduri, aduceau, în 1888, proiectul inginerului Saligny și anume:**

- **sistemul nou de grinzi cu console pentru suprastructura podului;**
- **otelul moale ca material nou de construcție în locul fierului pudrat, ce se întrebunează, pe atunci, în tablerele podurilor;**

In 1899, cînd preia lucrările de modernizare a portului Constanța, Saligny aduce modificări planurilor acestuia, și în special stației petroliere. Avind în vedere dezvoltarea industriei noastre petroliere, el construiește un mare bazin pentru exportul petrolului, înzestrat cu toate instalațiile necesare.

Pentru exportul cerealelor, Saligny a construit două magazine cu silozuri, după modelul celor din Brăila și Galați.

Subliniez încă o dată că, și în luerările de modernizare a portului Constanța, la fel ca la Galați și Brăila, Saligny a utilizat, pentru prima dată în țara noastră, piloți și radiere din beton armat.

Competența lui Saligny, în mătérie de lucrări hidraulice, este acum unanim recunoscută atât în țară cît și în întreaga lume.

Scrierile primite din străinătate îi solicită informații asupra luerărilor pe care le-a condus.

Astfel, fostul lui profesor din Germania, Franzius, stabilit între timp la Bremen, îi roagă să-i trimiță date și fotografii după proiectele și construcțiile de la Cernavodă, Brăila, Galați și Constanța, spre a le introduce în manualul de circulație internațională „Indreptarul sătiștilor ingineresci”.

Saligny este solicitat în construirea porturilor de pe cursul inferior al Dunării, din Serbia de atunci.

Profesorul rus, Nikolai Beleibuski, confirmă folosirea oțelului moale în locul fierului pudrat — în construirea podurilor metalice — și îi solicita lui Saligny informații asupra folosirii betonului armat.

Prin întreaga sa activitate, în domeniul lucrărilor publice, din transporturi și amenajări portuare, Anghel Saligny este un constructor portuar, un mare construcțor de talie europeană, care a făcut cînste tari sale: România.

**Căpitan de rangul II  
Jianu MOLDOVAN**

## O navă militară italiană sub pavilion românesc ?

(urmăre din pag. 17)

nul-locotenent Emilio Legnani, a fost decorat.

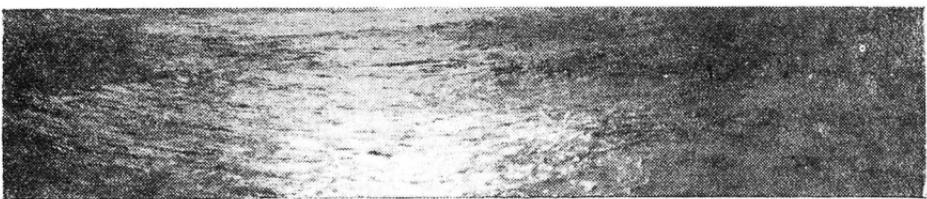
Pînă în aprilie 1943 nava a actionat, sub comanda altor ofițeri, în zona Novorossijsk, fiind încadrată tot în Divizionul 18 din Flotila a patra MAS. Astfel, pe data de 06.09.1942, torpilează și se scufundă un transport sovietic de 3000 Tdw; pe 12.03.1943 ataca și aviază mai multe vedete inamice, iar pe 20.04.1943 desfășoară o acțiune asemănătoare împotriva a două canoniere.

După cum notează „Rivista Marittima”, în mai 1943, fiind decisă repatrierea echipajelor Flotilei a patra MAS, navele care au supraviețuit au fost cedate, cu titlu

provizoriu, Germaniei. MAS 568 înfăltă pavilionul german și devine S 503.

Activitatea ulterioară a navei nu este prea bine cunoscută. Se știe doar că a fost transferată Marinei Militare române, probabil în toamna anului 1943. Istoricul italieni consideră că sub noul pavilion navă a acționat pînă la 25.08.1944, cînd s-ar fi auto-scufundat în urma „armistițiului” (expresia redacției italiene) României cu U.R.S.S.

Invităm pe toți cititorii care pot furniza informații despre această navă — denumire, comandanți, acțiuni desfașurate, data și modul de dispariție etc. — să se adreseze redacției, mulțumindu-le anticipat pentru aceasta.



## CROAZIERĂ PE MEDITERANA

După participarea navei „CONSTATĂ” la inaugurarea Serbărilor Columbiene (3–6 octombrie 1991), organizate în portul italian Genova, alte două nave ale Marinei Militare Române și-au semnată în această lună prezența în apele internaționale.

Escalele acestora în unele porturi ale Turciei și Greciei se vor constitui în schimbuluri protocolare de răspuns la vizitele efectuate în portul maritim Constanța de cărora turcesc „KOCATEPE” și nava-școală elenă „ARIS”.

Deschiderea Marinei Române spre lume, menită să contribuie la desăvîrșirea pregătirii marinărești a echipajelor dar și la relansarea schimburilor militare, economice și culturale, nu poate fi decit benefică pentru consolidarea relațiilor noastre tradiționale cu armatele și flotele statelor prietene de pe toate continentele.

## ORDIN DE ZI AL COMANDANTULUI MARINEI MILITARE

In perioada 09–20 iunie 1992 vinătorul de submarine „CONTRAAMIRAL EUSTATIU SEBASTIAN”, comandat de căpitanul de rangul II Leahu Dan, cu un echipaj format din 11 ofițeri, 23 maistri militari, 2 subofițeri și 39 militari în termen va efectua un marș de instrucție în Marea Neagră și Marea Mediterană vizând, cu această ocazie, porturile Istanbul — Turcia și Pireu — Grecia.

In perioada 09 iunie—04 iulie 1992养a bață „MIDIA”, comandanță de căpitanul-lootenent Sporii Cornelius, cu un echipaj format din 31 ofițeri, 17 maistri militari, 2 subofițeri și 40 militari în termen va efectua un marș de instrucție în Marea Neagră și Marea Mediterană cu vizitarea porturilor Istanbul — Turcia, Pireu — Grecia și Genova — Italia.

Conducătorul marșului celor două nave este numit contraamiralul Eremie Nicolae. Conducătorul marșului de înapoiere a navei „CONTRAAMIRAL EUSTATIU SEBASTIAN” este numit căpitanul de rangul I Atanasiu Traian.

Prin prezența sa la Genova, la data de 27 iunie,养a „MIDIA” va reprezenta Marina Militară la „ZIUA ROMÂNIEI” organizată în cadrul expoziției „CRISTOFOR COLUMB — NAVA ȘI MAREA” deschisă cu ocazia „SERBARILOR COLUMBIENE”.

Marșul constituie un bun prilej pentru perfectionarea instruirii echipajelor în condiții de navigație pe timp îndelungat și cunoașterea unor teatre maritime îndepărtate.

Totodată, aceasta va contribui la întărirea legăturilor dintre Marina Română și flotele țărilor vizitate.

### OFIȚERI, MAIȘTRI MILITARI ȘI SUBOFIȚERI, MARINARI

Făți la înălțimea misiunii incredințate!

Comportați-vă cu onoare și demnitate!

Faceți dovada temeinice dumneavoastră pregătiri!

ACTIONAȚI în spiritul unei ordini și discipline desăvîrșite astfel încit să făți demni mesageri ai României peste mări.

Cu convingerea că veți onora increderea acordată, vă urez succes în indeplinirea misiunii și „Bun cart înainte!”

**COMANDANTUL MARINEI MILITARE**  
Viceamiral **GHEORGHE ANGHELESCU**

# MOLDOVA DE PESTE NISTRU — VECHI PĂMÎNT STRĂMOŞESC

## Un stat moldovenesc la est de Nistru

*La Congresul Ostașesc de la 21—28 octombrie 1917, care a avut loc la Chișinău și unde s-a declarat autonomia Basarabiei, din sala să-a ridicat un soldat, Toma Jalbă, din stînga Nistrului care a zis: „Frații noștri și neamurile noastre care sănsează moldoveni dintr-un singur, cui ne lăsați pe noi, moldovenii, cei care sănsează ruși din coasta Basarabiei și trăim pe celalăt mai al Nistrului! Fraților, nu ne lăsați, nu ne uitați! Iar dacă ne veți uita, noi vom săpa malul Nistrului și vom întreba apa de dincolo de pămîntul nostru, căci mai bine să-să schimbă riu mersul decit să rămînem noi, moldovenii, despărțiti unii de ceilalți“.*

*Astunci moldovenii transnistreni au și hotărât să conveanțe un congres al lor la Tiraspol.*

*Primul Congres al Moldovenilor de dincolo de Nistru are loc la 17—18 decembrie 1917.*

*La Congres, delegatul Sfatușulăvării, G. Mare, a înmînat moldovenilor transnistreni drapelul tricolor, zicind: „Acesta este steagul neamului nostru românesc și pentru izbinda lui luptăm cu totii în aceste vremuri de mari prefaceri. Neamul nostru care a fost pînă acum apăsat de străini, nu trebuie să mai fie de atici încolo rob nimănui. Să trăiască întreg neamul nostru!“. În ziua a doua a Congresului, toți cei prezenti s-au fotografiat cu tricolorul. Mai multe zile drapelul tricolor a fișit pe clădira unde s-a înunit lucrările Congresul transnistrenilor.*

*Delegații cer „lîchidarea“ Transnistriei la Basarabia. „Vrem să ne seodinim cu Basarabia“, zic vorbitori.*

*Ei mai cer ca: 1) limba de predare în școli să fie limbă moldovenească și 2) să se aplică „în școli alfabetul latin“; 3) slujbelor în biserică să aibă loc în limba națională și să se numească pentru transnistreni un arhivum moldovean; 4) judecățile „să se facă în limba nordului“; 5) în sate „să fie numiți felceri moldoveni“; 6) în problema militară, se hotărâste ca moldovenii să facă oastea în înțintul lor „în polcuri moldovenesti, comandante de ofițeri moldoveni“ etc.*

*Adică exact ce s-a pus în discuție în anul 1990 în parlamentul statului suveran Moldova.*

*Dar în cei patru ani de război civil și după aceea, delegații întăritului Congres al moldovenilor au fost, în majoritatea lor, impușcați, ca trădători.*

*Cei care i-au impuscat crezăză, la 12 octombrie 1924, R.S.S.A. Moldovenească, cu capitală la Balta.*

*In afara frontierelor Basarabiei locuiau, la acea dată, peste un milion de moldoveni. Examînând numeroasele cereri semnate de populația moldovenească, ce dorea să se constituie într-un stat, Biroul Politic al C.C. al P.C. (al bolșevicilor) din Rusia a căzut de acord să se creeze un atare stat, cu condiția ca în acul de formare a R.A.S.S.M. să se sublinieză că frontieră apuseană a acestuia se află pe teritoriul altrei țări — adică pe riu Prut. Republica, creată la 12 octombrie 1924, era încă un raiōne și o populație de 545,5 milii de locuitori. Capitala ei este orașul Balta.*

*Astunci P. Chioru-Enache a spus că granita adevărată a Republicii Autonome Moldovenești este la Prut și la Dunăre.*

*Scopul moldovenilor de aici era unul: cel de a se constitui într-o formație statală; cel al politicienilor, însă, era altul: de a uni la buclă — bucată cea mare.*

*Numei dintr-o scăpare de modul n-a fost, probabil, lansată astucia lozinca de a uni întreaga Românie la patria-mamă — R.S.S.A. Moldovenească.*

*La Congresul I al Sovietelor de deputați ai muncitorilor, țărănilor și soldaților roșii din Moldova, care are loc la Balta, la 23 aprilie 1925, delegații adoptă o adresare către Guvernul Sovietic, în care îroagă să depună eforturi pentru eliberarea cuțit mai grabnică a românilor din rîul Prut și Nistru de sub jugul românilor, ca Basarabia să poată fi unită la R.A.S.S. Moldovenească și capitala acesteia, orașul Balta.*

*Din 1929 capitala noii republici devine orașul Tiraspol. În 1940 capitala se mută aproape cu tot cu tiraspoleni la Chișinău.*

*La 28 iunie 1940, tancurile sovietice intră în Basarabia, pe care U.R.S.S. o să declară în notă ultimativa, înmînă guvernul român, că ar fi locuită de ucraineni și întă „visul“ moldovenilor realizat: harta viitoarei R.S.S. Moldovenești și forfecată din toate părțile de către „eliberatorii“. Bucovina de Nord, care n-a făcut niciodată parte din Ucraina, și anexată la aceasta: ca „despăguire“ pentru exploatarea pe un răstimp de 22 de ani a teritoriului rusesc care se prețindea și la Basarabia (e timpul să amintim totodată că cei 22 de ani au trecut demult): tot la R.S.S. Ucraineană sunt anexate (R.S.F.S.R.*

*că prea departe) județul Hotin de la nordul Basarabiei și întreg sudul acesteia — de la gurile Dunării, Marea Neagră și pînă la Nistru, cu județele Cetatea-Albă și Ismail.*

*Ucraina își mărește considerabil teritoriul de după război, prin anexarea unor pămînturi moldovenești, poloneze, țătarăști.*

*Din cele 11 raiōne ale fostei R.A.S.S. Moldovenești, în compoziția Republicii unionale Moldovenești sunt incluse doar șase raiōne (Grigoriopol, Dubăsari, Camenca, Rîbnița, Slobozia și Tiraspol). De fapt, mai puțin din jumătatea acesteia. Prima capitală a R.A.S.S.M., orașul Balta, rămîse în afara republicii. Ca și zecile și zecile de sate moldovenești din raiōanele Ocnia Roșie, Birzu, Nani, Crutiți, Balta.*

*Denumirile moldovenești ale acestora au fost în grabă ucrainizate sau rusificate, ca să li se piardă urmele și numele în vecii vîctor. Numele moldovenilor au fost și ele ucrainizate: Sandu, Rusu, Buzatu, Cherdevară etc., devin peste noapte Sandulen, Rusulenco, Buzatenco, Kerdevarenco etc., dacă nu chiar Sandulenkov, Ruselenkov, Buzatenkov, Kerdevarenkova etc., nume de care sunt pline satele din trei Nistru și Bug.*

*Unde-s azi moldovenii dintră Nistru și Bug? O mare parte, pe o aschie de lac de-a lungul Nistrului, s-au mai păstrat, cîlciat însă sint dispăruți, assimilați, deznaționalizați. Spune-i unuï ucrainean sau rus de la Balta sau Crasne Ocnî că bunii și străbunii lui au fost moldoveni și va considera acest lucru ca pe cea mai mare ofensă adusă demnității lui naționale de „holod“ ori „velicovs“.*

*Împărțită pe bucați — cite o buclă, azi una, mihiină — alta — o țară va putea să îngrijită mai ușor. Iată un adevărat plan care lăsat în urmări separații, acesta fiind și scopul lor, nu cel „al inflorii culturii și economiei moldovenești“ în afara Republicii Moldova.*

*Așa cum moldovenii dintră Nistru și Bug au fost făcuți ucraineni ori ruși într-un răstimp de nici 50 de ani, la fel vor fi dușmanoase neamului nostru vîzează să deznaționalizeze, într-un vîitor cît mai apropiat și palme subire de pămînt care a mai rămas locuită de moldoveni de-a lungul bătrînului Nistru.*

*La „congresul“ de constituire a acestui R.S.S. Transnistreană Moldovenești, din 1990, nu s-a rostit nici măcar un singur cuvînt în limba poporului, interesele căruia „auto-nomistă“ au pretentii că le reprezentă — ca moldovenească. Deci o republică moldovenească țără în-*

Nicolae DADIJA  
Chișinău

(continuare în pag. 24)

(urmăre din pag. 23)

bă moldovenească — iată gindul celor gata să ne mai răscoiască înca o dată harta.

Asimilarea moldovenilor de peste Nistru capătă proporții inființătoare. Copiii sunt înstrăinați de părinți, furindu-lăse graful. Când părinții nu-i mai pricep pe copiii lor veniți de la școli cu o altă limbă și cu un sentiment de rușine că mama și tata le sunt moldoveni...

## Moldova de peste Nistr...

Cind în Tiraspol și Ribnija cei 10–12 copii care s-au adunat în puținete clase moldovenesci sunt supuși la umilințe insuportabile din partea colegilor lor rusofoni...

In 1990, Tiraspolul vrea să devină capitală numai că de această dată nu doar de republică autonomă. El dorește să devină capitală

celei de-a doua republici moldovenești unionale din una și aceeași țară. Immediat, statutul lui Stalin a început să fie dezgropate din pămînt, așteptind din clipă în clipă să fie din nou așezate pe fostele sociuri. Cine a murit? La Tiraspol cauză lui e viață și sefii orașului fac tot posibilul ca-n acest oraș de lîngă Nistru, I. V. Stalin să se simtă la el acasă.

## Pe Dunăre, la bordul unei vedete blindate

### MINUTUL DE REFERINȚĂ

De-a lungul Dunării, vara și-a despletit podaobele. Ușoare aderi de vînt dău suflu de viață naturii inverzite.

Într-o echipașă vedetei blindate se află la posturi. Urmează executarea unei misiuni și nava este pregătită pentru mars și luptă. Încerc un sentiment nostalgic, din vremea cind, prin natură, funcției, trăiam simbioza om-nava.

Uruiul motoarelor, sunetul strident al sonerilor se impăletesc într-o aspiră simfonie. De la posturile de luptă, militarii raportează căpitanului-locotenent Viorel Bostan, comandantul navei, că sunt pregătiți pentru executarea misiunii. Se ordonă marsul, nava își desprinde silueta de cheu și-necape să spintece tot mai harnic unda apei. În urmă râmănește slujbul argintiu, nava-bază, celelalte nave, militarii ce-au ajutat la manevra navei.

Oameni și locuri. Trebuie executată o misiune specială de transport. În mars, pînă la locul destinației, comandantul ordonă desfășurarea de exerciții de vitalitate. Sînt ore, zile, săptămîni, luni de pregătire, pentru acel moment final, al îndeplinirii misiunii. Acel minut de referință, în care munca de zi cu zi, pregătirea asiduă și competență se concentreză într-o cunună de succese, în laconicul raport „Misiunea a fost îndeplinită”.

Se execută exercițiile de vitalitate, stingeră incendiul, astupă reuei găuri de apă. Comenzi rapide, execuție promptă, o miscare ordonată care incină ochiul. Toți, ca unul, intr-o încleștere în care capacitatea de efort și îndemnarea militarii fac front comun. Nava își modelază parcă formele pe unduri de valuri. Stropi reci u-mezesc obrajii marinierilor de la manevra provă. Maistrul Ilie Mircea strunește, din comanda mașinilor, motoarele. La timonă, scrutînd zarea, maistrul militar clasa a II-a Ion Virgilu. După cîteva timp nava sosetează la locul debarcărîi. Retras pe punctea etalon nu am făcut altceva decât să contemplu.

După minutul de referință, al încheiерii misiunii, stau de vorbă cu comandantul unității, aflat și el pe navă. Capitanul de rangul III Nicolae Colop are de ce să fie mulțumit. Înă o misiune îndeplinită de unul din echipașele din subordine.

„O misiune obișnuită. Noi ne facem datoria, poate într-un mod care nu reprezintă nimic senzational pentru cititor. Doar acel minut de referință, din finalul unei misiuni dușă la bun sfîrșit. Dar dacă tot vrei să scrieți de noi, măcar să fac publice cîteva nume care merită toată lauda. Astă în cazul că va fi articol laudativ: maistrul U.L. 2 Ion Beldie, militar în termen Statele Relu — servant tun, Marinescu

Theodor — comandanț aruncător, soldații Chelescu Petru și Negoiță Costel, mecanicii”.

Ne reintorcem la unitate. Mai linisită, mai relaxată, avînd cu toții posibilitatea să ne bucurăm de vară care, de-a lungul Dunării, și-a despletit podaobele, iar adierele de vînt dău suflu de viață naturii inverzite..

Căpitan-locotenent  
Ananie GAGNIUC

## Nume de eroi înscrise pe bordajul navelor noastre militare

### Fișe biografice

#### Maior CONSTANTIN ENE

— S-a născut la 20 decembrie 1837, în orașul Bacău.

— În anul 1856 este incorporat în Regimentul de mușchetari din Iași cu gradul de cadet.

— După un an de zile, la 19 martie 1857 urmează Școala militară de ofițeri din Iași, la absolvirea căreia, la 24 iulie 1858 este avansat la gradul de sublocotenent.

— Avansează apoi pe treptele ie-rarhiei militare, astfel: locotenent (9 februarie 1861), căpitan (30 august 1863) și maior (23 august 1869).

— Maiorul Constantin Ene, este numit comandant de batalion în Regimentul 6 infanterie de linie, iar apoi în anul 1877, comandant de batalion în Regimentul 6 dorobanți.

— Participă cu această unitate la Războiul de Independență, ținînd locul comandantului titular al Regimentului 6 dorobanți, colonelul Emanuel Boteanu (pentru scurt timp în 1867 a fost și comandant Flotilei) care primise alte misiuni.



→

Unitatea de sub comanda sa va supraveghe și va apăra linia Dunării, contribuind la transportarea materialelor necesare construirii podului de vase de la Siliștioara—Măgura.

In timpul atacului asupra Răbovei pe 7 noiembrie 1877, alături de majorul Dimitrie Giurescu se afla în eșalonul întâi format din subunități ale Regimentelor 4 și 6 dorobanți; un glonț inamic îl loveste în piept, curmând viața brațului ofițer.

In 1907 unei vedete fluviale i se dă numele său, iar în 1915 din inițiativa ofițerilor Regimentului 6 infanterie „Mihai Viteazul”, în București î se înalță un bust.

In 1977 un bust al său este ridicat pe Aleea Eroilor din parcul municipiului Giurgiu, iar un altul la Bacău; numele eroului a fost acordat unor străzi din București și Bacău.

La 15 august 1991 numele său a fost atribuit din nou unei vedete fluviale.

### Maior GEORGE ȘONTU

— S-a născut în anul 1841, în orașul Focșani, județul Vrancea.

— Între anii 1859–1861 urmăzează Școala militară de ofițeri din București, la absolvirea căreia este avansat sublocotenent. Urcă apoi în ierar-

chia militară: locotenent (24 ianuarie 1864), căpitan (2 octombrie 1867) și maior (15 iunie 1874).

— Participă la Războiul de Independență cu gradul de maior fiind comandant al batalionului 1, din cadrul Regimentului 10 dorobanți.

— Ia parte la luptele pentru recuperarea redutei „Grivița 2”, unde a căzut eroic la datorie în ziua de 30 august 1877.

— Lui George Șontu i-a fost înălțat un bust în parcul localității Poradim (Bulgaria), unde a fost sediul Marelii Cartier General al Armatei române.

— In anul 1907 numele său este acordat unei vedete fluviale de siguranță, iar din 1977 pe Aleea Eroilor din Giurgiu a fost înălțat bustul acestuia erou al neamului.

— Începând cu 15 august 1991 numele său a fost acordat unei vedete fluviale.

### Maior

#### NICOLAE GRIGORE IOAN

— S-a născut la 6 decembrie 1827, în Galați.

— Intră în ostirea Moldovei la 25 martie 1850, fiind avansat sergent la 2 iunie 1851, sublocotenent la 24 iulie 1858, locotenent la 30 august 1860 și căpitan la 24 ianuarie 1863.

— La 1 august 1868 este numit comandant de batalion în Regimen-

tul 8 dorobanți, iar la 10 noiembrie același an, este avansat la gradul de maior.

— In februarie 1877 maiorul Nicolae Ioan este numit comandantul batalionului 2 din Regimentul 15 dorobanți; subunitate cu care va participa la Războiul de Independență. In iunile mai–iulie unitatea sa va executa misiuni de pază frontierei în zona Bechet. La 24 iulie unitatea sa va trece Dunărea, la Nicopol. In ziua de 30 august subunitatea sa se află în rezerva Diviziei 4 infanterie, ale cărei trupe au atacat reduta „Grivița 1”.

— Participă la atacul din 6 septembrie 1877 dat pentru recuperarea redutei „Grivița 2”, afiindu-se cu subunitatea sa în coloana întâi de asalt. Rănit grav, maiorul Nicolae Ioan rămîne în fruntea subunității, conducindu-și ostașii la asaltul decisiv; în apropierea parapetului re-dutei este ucis.

— Cîinstindu-i memoria, in anul 1907 numele său este dat unei vedete fluviale de siguranță. In anul 1977 pe Aleea Eroilor din parcul municipiului Giurgiu i s-a înălțat un bust, iar începând cu 15 august 1991, numele eroului este atribuit unei alte vedete fluviale.

Căpitan de rangul II  
Jianu MOLDOVAN

(VA URMA)

## O MARE SĂRBĂTOARE A NAȚIUNII ROMÂNE

Faptele de arme, vitejia și eroismul bunicilor și străbuniciilor noștri, dovedite în războiul de întregire a neamului, educația cu adevărat patriotică realizată de anii României mari, interbelice, au impus o serie de instituții specifice – printre care și Asociația „Cultură Eroilor”.

Delegația acestor timpuri ocrotind și incurajind, în mod deosebit, activitatea acestei asociații, a stipulat încă din 1919 ea „Ziua comemorării eroilor să fie sărbătorit cu mare fast religios, școlar, național și militar”. Decretând-o și zi de sărbătoare națională, „ZIUA INALȚĂRII DOMNULUI” a devenit „ZIUA EROILOR”.

In 1948 asociația a fost desființată, patrimoniul material – trecut în armată; patrimoniul moral – trecut la gunoi.

Și uite așa am început să preaslăvim eroii altora! An de zile am prezentat onorul și am depus coroane de flori în cimitirul și la mormintele rușilor, uitându-ne nepuținoși la gunoaiele și bălările de pe moarintele pingărite ale părintilor noștri.

In 1955, prin Decretul 111 care funcționează (nefiind abrogat dar nici luat în seamă, ca multe altele), Ziua Eroilor se confundă cu Ziua Independenței de Stat care și ea a fost suprapusă cu Ziua Victoriei asupra fascismului! Victoriei altora, pentru că a noastră nici astăzi n-a fost recunoscută – 9 mai!

In spiritul tradițiilor naționale românești de cinste a tuturor celor care s-au jertfit de-a lungul tim-

## ZIUA EROILOR

pului pentru Tară și Neam, începând să separăm grilul de negrină, prin Ordin de zi pe armată, revenim!

Si astfel avem satisfacția sufletească de a ne simți din nou români, alături unii de alții, cu gindul și slujbele credinței noastre strămoșesti la căpătul celor care ne-au iubit dintotdeauna, jertfindu-se pentru noi.

La propunerea Asociației „Cultură Eroilor” Constanța, anul acesta de ZIUA INALȚĂRII DOMNULUI – ZIUA EROILOR – său organizat ceremonialuri militare și religioase cu depunere de flori, în afara celor din municipiu, în alte zece localități din județ: la monumentele și cimitirile de eroi existente: Cernevodă, Medgidia, Techirghiol, Adamclisi, Cobadin, Cogălăc, Limanu, Lipnița, comună Mircea Vodă (Cimitirul de eroi DE ONOARE al Dobrogei din 1916), comună 23 August.

Tuturor celor care au participat sau au fost cu gindul la eroii neamului, Asociația „Cultură Eroilor”

Constanța le mulțumește și le adreseză indemnul de constănță să scoată fiecare în zona sa de responsabilitate (stabilită prin ordinul C.M.-M. Nr. 5/1992) monumentele și mormintele părintilor și bunicilor eroi din întunericul bălăriilor și uitării.

PREȘEDINTELE ASOCIAȚIEI  
„CULTUL EROILOR” CONSTANȚA

Căpitan de rangul I ing.  
Marcel DRAGU



# magazin • magazin • magazin

## Istoria unei epave

Pentru navigatori marea nu a însemnat întotdeauna o prietenă, căreia să i se confeseze în clipe de tinere și reculegeri, arși în sufletele lor de dorul de casă, de cei dragi, sperind că ea va veghea la bunul mers al călătoriei, stăviliind stihile naturii.

Marea, cu tainele și insolitul ei, păstrează mereu într-o intimitate complice un dram de perfidie ce pindește o cît de mică neatenție sau greșeala înghițind în aducuri priușii așteptată cu răbdare și necitate.

Uneori o primește încet, fără grață, savurind-o parcă, cu fiecare alunecare lînă spre adâncurile lumii sale liniștite. Alteori, excesiv de frântătoare, se repede cu o teribilă încrengătare devorindu-și victimă în cîteva zeci de secunde. Un asemenea fapt avea să se întâmple în ziua de 11 februarie 1981, cînd navă „St. Eeven”, afiata în portul Constanța se pregătea de plecare cu destinația Rotterdam. Vremea nefavorabilă cu cîteva zile în urmă li amînase plecarea, fapt ce crease, deja, în rîndul echipajului o stare tensionată, de nerăbdare chiar.

In momentul în care să hotărît disponibilitatea pentru efectuarea marsului spre Bosfor, pe fondul acelor stări s-a trecut la încheierea obisnuitelor formalități portuare și o ultimă inspectare a navei înainte de comandă „Vîra ancora”!

Dar graba cu care s-a dorit plecarea a însemnat o adeverăță fatalitate pentru navă și echipaj.

Marea de gradul 4 spre 5, viteza vîntului de 9 m/s, cerul înnorat nu îmbăluia cu nimic la drum. Datorită vizibilității scăzute comandanțul hotărăște să se navige costier de la Constanța la Mangalia. Totul pare că decurge normal, cînd, în dreptul zonei Mangalia, se dă alarmă de avarie pe nava care începe să se inunde cu rapiditate în compartimentele de sub punte.

Verificarea sumară efectuată, poate în grăbă, a făcut ca nava „St. Eeven”, să plece din portul Constanța cu valvele deschise favorizînd nenorocirea care nu a mai putut fi evitată.

Cu toată urgența apelurilor S.O.S. adresate remorcherelor de intervenție, nava s-a aşezat pe fundul mă-

rii la mai puțin de o milă marină, în zona Vama-Veche, în doar cîteva minute. O călătorie terminată prea repede și în mod dușeros, dar cu învățămînte pentru totdeauna. Aceasta este, pe scurt, istoria unei

epave, spălată acum de valurile mării, ce amintește, cu tristete, una din multele drame ale mării.

Căpitan-locotenent Dorin DUMITRELE

## SAICA

### Nave medievale românești

Saica (sau șica), originară dintr-o regiune controversată dar care ar putea fi chiar țara noastră (ipoteză asupra căreia vom reveni mai jos) a navigat timp de secole — pînă în pragul epocii contemporane — pe Dunăre (cu afluenții ei) și pe Mareea Neagră, fiind deosebi prezenta în bazinul Mării Mediterane și chiar în îndepărtata Angliei.

Caracterizată prin viteza și manevrabilitate sporite, în raport cu alte nave (ambarcațiuni) cu vele și rame, saica a cunoscut în apele românești o mare varietate de forme, dimensiuni și destinații, care au conferit acestui cuvînt următoare sensuri:

1. Navă rapidă de luptă, cu vele și rame, folosită cu precădere pe Dunăre. Cunoscută și sub numele de saică armată sau saică de război, această navă se întîlneste în mai multe variante de înarmare și gresament, denumite, după caz, saică dublă (sau completă), jumătate de saică (sau semișaică) (vezi schema) și respectiv sfert de saică.

2. Navă rapidă de transport, mai mică decât corabia și decit boloza, cunoscută în două variante principale: saică de mare (pentru cabotaj) și saică de Dunăre. Saica de mare, care folosea ramele numai în navigație pe Dunăre, avea două catarge și bompressoare. Arborele mare era foarte fațat în raport cu artimonul, ceea ce a dus la apără-

ția în limba turcă a expresiei *şayka gibi büyütür*, adică „mare cît o saică”. În *Dictionarul de marină* (Editura Militară, 1979), saica maritimă este prezentată sub numele de *sacie* (neatestat în alte lucrări), fără nici o trimitere la cuvîntul *saică*. *Saică de Dunăre*, frecvent folosită și pe rîurile interioare, avea fundul plat și se deplasa cu vele sau rame.

3. Slep (deci vas de transport fără propulsie proprie).

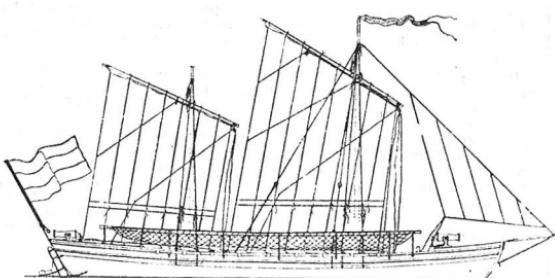
4. Ciobacă sau dubă cu godie, folosită la pescuit.

5. Luntre din lemn cioplite, folosite de plătasi.

6. Plută din lemn sau două table (rinduri) de rude (busteni).

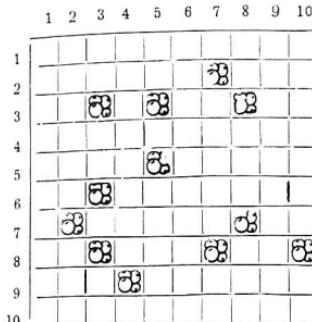
Temeinice fixate în limba română, cuvîntul *saică* și *şică*, cu diminutivele *săiculita*, *săiculita* și denumirile profesioniștilor respectivi (*saicăs*, *şicăr*, *seicar*) se întîlnesc în poezia populară, în onomastică (*Saica*, *Şică*, *Seican*, *Şicăru*, *Şicăreanu*) și în toponimie (*Şică Mare*, *Şică Mică*).

Prezența săciei pe frescele de la biserică Voronet (construită în 1488, cu picturi exterioare din sec. XVI), dovedește că pe atunci era deja cunoscută la noi. Documentele străine menționează însă explicit săici românești pe Dunăre abia din 1595, iar termenul ca atare apare pentru prima dată într-un text românesc în 1645.



Jumătate de saică din Muntenia (1845)

## Marinărești



### ORIZONTAL

1. Începe un proces verbal. 2) Tînuit în secret — Vas cu plinul fâ-

cut. 3) Teme în careu! — Semnal de acostare — Scade 12! 4) O mare... imensă. 5) Ghilea aruncată cu bandulă — Precum pestele, cind e vorba de secrete. 6) Iese în aval! — Rații. 7) O invitație marinăreștească — Tanc apărat la ancoră! 8) Unitate de luptă — Riu în Spania — Baba (sing!) 9) Crescut în leagân de mare (boală veche!) — O... știre. 10) Pus în gardă.

### VERTICAL

1. Activitate de virf. 2) Chemarea la marină — Vine de la larg. 3) Pescuite! — Ordin important! — Unde la maluri! 4) În misiune de gardă. 5) Lumina din prova! — În legătură cu armata. 6) Fac chemare, precum sirenele. 7) Mare de piatră — Un om sucti! 8) La dreapta-mprejur! — Prezent la timp (reg.) — Valeoarea unei bandule! 9) Tintă căzută. 10) Aflat în retragere toată viața — Terminat în sfîrșit!

Ananie GAGNIUC

## Antarctica în pericol ...

„O lume unică: cel mai înalt, cel mai puștiu, cel mai expus vînturilor, cel mai rece, cel mai fragil continent este amenințat de acțiunile nesăvăse ale oamenilor.”

Citind opinia renomului cercetător J. Y. Cousteau, MICHEL DE SELYS arătat într-un articol publicat în cotidianul „LLOYD” că periclitarea existenței continentalului alb atrage după sine consecințe nefaste pentru întreaga planetă.

Pământul a intrat într-o epocă interglaciariană: marea crește, deservită se măreste. Acum 17 000 de ani, oceanul planetar avea un nivel cu 160 m mai scăzut decât cel de azi.

În viitor apropiat, oceanul planeta va crește cu 4 pînă la 5 m dacă oamenii continuă să distrugă echilibrul fragil al continentalului antarctic și al oceanului care îl înconjoară. Cu alte cuvinte, omenirea nu poate schimba cu nimic calendarul periodic al planetei, dar poate evita precipitarea acestui mecanism al naturii. Situația continentalului alb nu a lăsat indiferentă omenirea. Cîteva instituții și organizații de prestigiu între care: DE-

PARTAMENTUL DE DREPT INTERNAȚIONAL AL MEDIULUI INCONJURĂTOR, COLEGIUL REGAL LONDONEZ ȘI MINISTERUL AFACERILOR EXTERNE din Belgia, au organizat, în octombrie 1990, la BRUXELLES, la PALATUL EGMONT, o conferință privind problema mediului inconjurător și a continentului ANTARCTICA în viitor. Cei 269 de participanți au arătat că nu se respectă consensul internațional stabilit în textul TRATATULUI ANTARCTIC semnat la Washington în 1959 de 12 ţări.

Mai mult, în 1988 a fost semnată la Wellington o convenție al cărei text lasă loc echivocului și în virtutea căreia singădûite, în mod neînlimitat, explorarea și exploatarea minieră. Dacă TRATATUL din 1959 prevedea protejarea ANTARCTICI, în schimb, Convenția de la Wellington este rezultatul voluntariatului și ignoranței, iar apariția ei a fost determinată de interesele meschine, de natură economică, de dorința unor a fi singurii posesori ai unor resurse energetice din continentul alb. Resursele na-

De Ziua Marinei, un tînar ofițer de marină conduce un grup de vizitatori civili prin diferite componențe de pe navă. Plin de importanță, le povesteste și niște izprăvi marinărești extraordinare, în care, firește, el a jucat rolul principal. Dintre toti, cel mai atent și mai interesat îl ascultă un bătrînel, care se minunează cu voce tare de cele autizate.

La plecare, vizitatorii, vădit impresionati, îi mulțumesc cu căldură viteazului marin, iar bătrînelul îne să adauge felicitările sale personale.

— Bravo, tinere, ai o imaginea fantastică. Mi-a părut foarte bine de cunoștință. Sunt contraamiralul în retragere „X”...

turale ale ANTARCTICII nu sunt inepuizabile, iar odată terminante nu mai pot fi refăcute. Explorarea ca și exploatarea minieră irațională în acest continent au produs deja pagube mari planetei. Astfel au fost distruse coloniile de balene albastre și de alte balenoptere și pești, bancuri de crustacee au căzuț victimă pescadoarelor sosite aci.

In 1975, NOUA ZEELANDĂ a propus ca ANTARCTICA să fie declarată PARC NATURAL UNIVERSAL și bogățiile ei să fie protejate pentru binele omenirii și sănătatea planetei PÂMINT. Această idee a fost însă abandonată. Datorită gravității situației din acest continent, care își reclamă dreptul la supraviețuire, participanții la Conferința de la BRUXELLES au hotărât ca această reuniune să fie urmată de dezbateri juridico-institutionale, iar în anul viitor, la SANTIAGO DE CHILE, să aibă loc o altă reuniune consultativă care să prevadă măsuri de ocrotire integrală a acestui spațiu planetar care are nevoie de alocuție dar și de îngrijire în mod stîrnic, pentru a evita în felul acesta o catastrofă naturală.

Profesor  
Zizi DINULESCU

In general, se consideră că românescul *saică* provine din turcescul *sakya* (frequent în documentele turcesti în sec. XVI), cuvînt existent și în bulgară, maghiară, sîrbo-croată etc. S-a emis și părere că *saica* este o navă tradițională a apelor noastre. Perfect valabilă din punct de vedere istoric și tehnic,

această ipoteză este mai greu de acceptat atunci cînd e vorba de originea denumirii. Pare mai probabil ca *saică* românească să provină, cel puțin ca denumire, din acea ambarelațune căzăcașescă din sec. XVI-XVII numită *ceaika*. Este posibil ca acest termen să fi fost preluat la început în pronunțarea moldovenească „*seaičă*”, răspîndită apoi pe Dunăre în sus la

munteni, bulgari, sîrbi, maghiari, austrieci și alții. *Ceaiica* zaporovenilor pare să fie la rindul ei o variantă rapidă (înțelesul originar al cuvîntului slav *ceaika* este acela de „pescăruș”) a lui *ladea* sau *ladia*, navă folosită de slavi încă din mileniul I.

Căpitan de rangul I (r)  
Neculai PADURARIU

